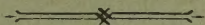


La Réglementation de la durée du travail des Agents des trains sur les Réseaux d'intérêt général



THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(Sciences politiques et économiques)

Soutenue le Vendredi 16 Juin, à 3 h. 1/2

PAR

EDMOND ROME

Sous-Inspecteur à la Compagnie du P. L. M.

Président : MM. ALLIX.

Suffragants { HITIER, Professeur.
 { NOGARO, Chargé de cours.



PARIS

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & Cie

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

1922

La Réglementation de la durée du travail
des Agents des trains
sur les Réseaux d'intérêt général

La Réglementation de la durée du travail des Agents des trains sur les Réseaux d'intérêt général



THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(Sciences politiques et économiques)

Soutenue le Vendredi 16 Juin, à 3 h. 1/2

PAR

EDMOND ROME

Sous-Inspecteur à la Compagnie du P. L. M.



Président : MM. ALLIX.

Suffragants { HITIER, Professeur.
 { NOGARO, Chargé de cours.



PARIS

LIBRAIRIE MODERNE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ERNEST SAGOT & Cie

19, RUE CUJAS ET RUE VICTOR-COUSIN, 10

—
1922

*La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.*

INTRODUCTION

Difficultés spéciales à poser des règles au travail des ouvriers ambulants

Le travail de l'ouvrier ambulant présente des caractères très particuliers.

L'ouvrier sédentaire commence sa tâche à des heures à peu près invariables et rentre chez lui, la journée finie. Sans doute, le mineur ou le verrier travaillent-ils la nuit comme le jour; sans doute, l'agriculteur prend la besogne tantôt de grand matin, tantôt après le soleil, suivant les saisons; mais ils connaissent à l'avance le moment où ils doivent gagner le champ ou l'usine et le moment où ils s'en iront.

L'ouvrier ambulant part et rentre avec le véhicule qu'il convoie. De là déjà une dépendance des hasards de la route et un élément d'incertitude quant à la fin de son travail.

Dans l'atelier, le personnel est sous l'œil du patron ou du contremaître.

L'ambulant jouit d'une indépendance relative et échappe, en partie, à la surveillance de l'employeur.

Le tisserand, le maçon, le jardinier font des ouvrages dont la qualité s'apprécie et dont la quantité s'évalue aisément.

Il n'en est pas de même de la production du travailleur ambulant qui est difficile à mesurer.

Ces caractères tendaient à mettre un peu en marge du monde du travail la catégorie des ouvriers ambulants.

Cependant, l'établissement des chemins de fer a développé cette corporation longtemps insignifiante.

Pour ne citer que les deux services en relations étroites : les transports par voies ferrées et l'organisation postale ont utilisé, très rapidement, un contingent immense de travailleurs dont la fonction consistait à se déplacer sans cesse : les agents des Postes parcourant les lignes, pour recueillir et distribuer une correspondance qui augmentait avec les besoins du commerce, les agents des chemins de fer, accompagnant les trains avec des spécialisations diverses : direction et entretien de la machine, surveillance du convoi, garde des freins, remise et prise en charge des marchandises.

Cette espèce toute nouvelle de travailleurs n'a,

certes, pas passé inaperçue aux hommes qui ont eu la tâche de codifier, au cours du dix-neuvième siècle, les règles du travail.

Les ambulants par excellence, les agents de chemins de fer chargés de la conduite des trains, devaient même s'imposer à l'attention du législateur, à l'égal des ouvriers des mines et de la métallurgie.

En effet, parmi les fortes raisons qui nécessitaient une réglementation du travail, celle de la sauvegarde physique de l'ouvrier était une des premières.

« Comment assurer la bonne exécution du travail, si des repos suffisamment réparateurs ne sont pas accordés à celui qui peine? »

Rien n'est plus vrai.

Mais si, pour l'ouvrier de l'industrie, l'excès de travail et la fatigue qui en résulte pouvaient avoir des conséquences funestes : vices de fabrication, accident à lui-même ou à des tiers, est-ce que la lassitude d'un mécanicien ou d'un garde-frein ne risquait pas d'entraîner de graves malheurs puisqu'une inattention suffisait à compromettre la sécurité du convoi et que de nombreuses vies humaines étaient à la merci de cette défaillance?

Sans aucun doute, les assemblées qui votèrent des règles de travail pour le textile savaient que des règles étaient aussi urgentes pour le chemin de fer. Pourtant, ni le décret du 9 septembre 1848, ni les dispositions législatives postérieures n'ont fait allu-

sion à cette branche de l'activité économique, et bien que les chemins de fer fussent apparus en France peu après le premier quart du dix-neuvième siècle, ils ont attendu jusqu'à la fin de ce siècle un texte qui réglât le travail de leur personnel.

L'extrême diversité des fonctions était un obstacle sérieux à une tentative de codification. C'est ce que devait exprimer clairement, de longues années plus tard, le Ministre des Travaux Publics, s'adressant aux Directeurs des grands réseaux d'intérêt général à propos du règlement d'administration publique prévu par la loi du 23 avril 1919 : « ...La diversité du travail, dans les diverses catégories des employés de chemins de fer, rend plus difficile que dans toute autre industrie la préparation de ce règlement... »

Parmi ces employés, les ambulants semblent avoir été la difficulté principale qui rebuta les assemblées.

Avec un genre de travail qui portait sur un nombre exact d'heures, ou même de demi-heures, de 6 heures du matin à 6 h. 1/2 du soir, par exemple, la discussion était simple et l'élaboration d'un texte peu compliquée.

Où est le nombre exact d'heures dans la journée de travail du conducteur du train, du personnel de la machine?

Ces hommes ont quitté la maison le matin. Lorsqu'expire leur travail, ils sont à deux cents kilo-

mètres de chez eux. Vont-ils pouvoir rentrer dans leur famille juste dix ou douze heures après le moment où ils en sont partis? Et l'horaire des trains est-il tracé de manière à permettre aux agents qui les accompagnent de rester strictement huit, neuf ou dix heures sur la locomotive ou dans le fourgon?

Nous sommes en présence d'une production journalière forcément inégale. Pour l'évaluer, il faut recourir aux moyennes et, pour lui donner des règles, ce sont des moyennes qu'il faut prescrire.

Les Parlements ont évité d'approfondir un problème aussi délicat.

Leur silence était en quelque sorte explicable; le Ministre ayant le pouvoir d'intervenir auprès des Compagnies dans les questions intéressant la sécurité, c'est au Ministre qu'on s'en remettait pour sauvegarder ce point essentiel.

Par moment, les accidents, rançon inéluctable de toute invention et de tout progrès, venait fouetter l'opinion publique et l'opinion, à la recherche de responsabilités, incriminait parfois la durée du travail; l'émotion allait jusqu'au Parlement, après avoir régné dans la presse, mais il n'en sortait aucune intervention législative.

Seules, les vingt dernières années du siècle précédent ont vu quelques propositions de lois renvoyées à la Commission pour n'en plus sortir.

Il est à noter, d'ailleurs, que les agents des trains

étaient rarement visés, soit dans les circulaires ministérielles, soit dans les campagnes de presse, ou dans les mouvements d'opinion, soit enfin dans les rares propositions émanant de parlementaires.

Les mécaniciens et chauffeurs intéressaient davantage par leurs fonctions plus caractérisées et leur tâche reconnue pénible.

Dans leurs fourgons ou leurs vigies, les conducteurs et les gardes-frein passaient presque inaperçus.

C'est de cette catégorie d'agents que nous avons l'intention de nous occuper dans l'exposé qui va suivre.

Nous parlerons de la réglementation du travail sous le régime des circulaires ministérielles; ensuite, des divers arrêtés pris par le Ministre des Travaux Publics depuis 1899, et nous étudierons en détail celui qui a organisé la journée de huit heures. Il sera traité, enfin, du contrôle du travail.

Le Régime des Circulaires ministérielles

Les interventions législatives à la fin du XIX^e siècle

Le premier texte législatif s'appliquant aux agents de chemins de fer vise le personnel ambulant. Il y est question du service, non pour y apporter une règle, mais pour en prévoir l'abandon et le punir avec sévérité.

« Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi. »

Cette disposition donne une idée du rôle très grave dévolu aux mécaniciens et aux conducteurs. Son commentaire n'appartient pas directement à notre sujet, mais elle mérite d'être retenue parce qu'elle assigne déjà aux agents des trains un caractère public. Commis à la garde du convoi, ils ne peuvent pas plus quitter leur faction que la sentinelle au camp, que le pilote au gouvernail. Ils ont la tâche d'amener sains et saufs ceux de leurs semblables qui se sont confiés à leur conduite.

L'ordonnance du 15 novembre 1846 accentue encore l'importance de leur rôle par les prescriptions des articles 18 et 74.

Art. 18, 2°, al. 3 : « Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres. »

Il est nécessaire d'éviter les conflits qui pourraient naître d'avis opposés, en cas d'incident; il ne faut pas que des ordres et des contre-ordres puissent retarder l'exécution des mesures qu'exige la sûreté du convoi. Un agent seul doit avoir la responsabilité de ces mesures; pour cela, il faut que les autres lui soient subordonnés. Cet agent, ce chef, interviendra d'ailleurs, si besoin est, hors le cas d'incident, pour assigner aux subalternes une place dans le train qu'il jugerait plus favorable qu'une autre à la bonne marche du service.

Art. 74 : « Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminés par le Ministre des Travaux Publics. »

Les agents des trains sont des spécialistes. N'importe quel employé ne peut pas être conducteur. Un certificat de capacité est obligatoire. Notons qu'il n'y a pas que cette fonction-là qui exige un certificat de capacité; en fait, de nombreux postes, au chemin de fer, ne sont dévolus aux agents qu'après un exa-

men technique satisfaisant, celui de chef de gare par exemple, ou celui de garde-signaux; et cela se comprend sans peine. Mais, enfin, la loi a visé avant tous autres les mécaniciens et les conducteurs.

Cette observation a son intérêt parce qu'elle démontre que les agents ambulants sont investis d'une fonction essentielle.

A côté des obligations si particulières imposées aux agents des trains, existe-t-il des règles parallèles destinées à adoucir leur travail?

Rien dans la loi — nous l'avons déjà dit au cours de notre introduction. Et nous allons voir que les différentes interventions en faveur d'une réglementation du travail des employés de chemins de fer ont été muettes, à peu près généralement, pendant plus de cinquante ans, sur le sort des agents des trains.

A l'origine, la question de la réglementation du travail dans les chemins de fer est confondue avec les questions concernant la sûreté de l'exploitation. L'article 9 de la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer est une formule extrêmement large : « Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. »

Si l'on avait voulu, dès lors, prescrire des règles de travail, ce texte permettait d'intervenir, les règles ayant pour but de garantir la sûreté.

Un peu plus tard, le Ministre reçoit de l'ordonnance du 15 novembre 1846 le pouvoir d'approuver « les règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer » que les Compagnies ont le devoir de soumettre (art. 60). Les règlements relatifs au service comprennent évidemment les dispositions organisant la durée du travail.

L'article 69 de l'ordonnance est plus catégorique encore : il permet au Ministre de statuer directement dans certains cas.

« Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le Ministre des Travaux Publics devra statuer sur la proposition d'une Compagnie, la Compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement. »

Toutefois, hors le cas d'urgence, le Ministre, s'il « pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la Compagnie... devra... entendre la Compagnie avant de prescrire la modification. » (Même article, 2^e alinéa.)

On organisait ainsi une procédure assez ingénieuse où le Ministre était surtout un organe de contrôle, les Compagnies étant libres de prévoir tous

règlements qu'elles jugeraient utiles à leur service, quitte à obtenir pour ces règlements l'approbation du Ministre. Les conversations entre Ministre et Compagnies en élaboraient les projets.

Cette méthode n'était-elle pas la plus sage ? On en était à la période de tâtonnement ; les chemins de fer venaient de naître, la matière était neuve, l'expérience manquait. Seuls les hommes qui se consacraient par profession à l'exploitation des voies ferrées possédaient la compétence ; ils pouvaient prévoir et conseiller.

C'est ce que faisait ressortir très heureusement le Ministre des Travaux Publics dans son rapport au roi en lui soumettant le projet de règlement d'administration publique du 15 novembre 1846.

Nous nous permettons de citer cette page, qui donne une idée de la liberté d'action que l'Etat entendait laisser aux Compagnies :

« ... Dans beaucoup d'articles, dans ceux surtout qui touchent au régime et aux détails de l'exploitation, l'Administration ne devra statuer que sur la proposition des Compagnies ou même qu'après avoir reconnu l'insuffisance des mesures adoptées par elles. Pour la détermination de ces mesures, deux partis pouvaient être suivis : ou les spécifier immédiatement dans le règlement, ou en laisser l'initiative aux Compagnies en déférant à l'Administration le soin de contrôler et le droit de décider et d'or-

donner. C'est à ce dernier parti que j'ai cru devoir m'arrêter. Les Compagnies sont chargées directement de l'exploitation des chemins de fer; elles en sont responsables vis-à-vis du public comme vis-à-vis de l'Administration; elles ont un intérêt immense à prévenir les accidents et à organiser un service qui inspire sécurité et confiance. Les études journalières auxquelles elles doivent se livrer dans ce but, l'expérience qu'acquièrent tous les jours les personnes qu'elles emploient, les mettent à même de connaître et de constater les changements et les améliorations qu'il convient d'apporter à telle ou telle partie de l'exploitation. L'Administration, qui contrôlera leurs actes, qui recevra leurs propositions, les approuvera ou les modifiera, suivant les conseils et les lumières des personnes qui seront instituées près d'elle pour l'éclairer sur ces matières difficiles. »

Dans ces échanges de vue entre Compagnies et Ministre, celui-ci se faisait entendre par ses circulaires, soit qu'il parlât directement aux administrateurs des Compagnies, soit qu'il s'adressât à elles par l'intermédiaire des ingénieurs en chef du contrôle.

Le 30 octobre 1855, le Ministre écrivait à ces derniers :

« Une opinion s'est depuis quelque temps répandue dans le public... c'est que l'on peut attribuer en partie ces accidents à l'insuffisance du nombre des

agents de l'exploitation et à l'excès de travail qui serait ainsi imposé à chacun d'eux. Une commission d'enquête, chargée par mon prédécesseur de soumettre à une étude approfondie la cause des accidents de chemin de fer et la révision des règlements, a recueilli de nombreuses informations à ce sujet; je dois constater que les investigations auxquelles elle s'est livrée l'ont amenée à considérer comme mal fondée l'opinion que je viens de rappeler.

« Toutefois, le développement considérable du trafic et de la circulation qui a marqué l'année actuelle a pu modifier les faits reconnus à une époque antérieure; il importe d'ailleurs que tous les doutes qui pourraient subsister encore sur un point aussi important soient complètement éclaircis.

« Je vous invite donc à m'adresser un état complet des employés du service de la voie et de la traction, gardes de jour et de nuit, agents des stations, aiguilleurs, mécaniciens, chauffeurs, en indiquant pour chacun d'eux le chiffre de son traitement et la durée de son travail journalier. Vous me ferez connaître si le taux de ce traitement et cette durée de travail vous paraissent en rapport, d'une part avec les conditions d'aptitude spéciales, de l'autre avec le degré de fatigue ou d'attention qu'exige la nature de chaque service. »

Les nombreuses enquêtes précédant le décret du 9 septembre 1848 avaient mis la durée du travail de

l'ouvrier à l'ordre du jour; le décret de 1848 recevait un commencement d'application dans l'industrie : il était normal que le travail des ouvriers de chemins de fer préoccupât les pouvoirs publics et bien naturel que l'opinion publique s'émût si on lui faisait entrevoir des durées excessives de travail dans cette catégorie de salariés.

Le Ministre ne pouvait pas se dispenser de poser la question aux Compagnies.

Aucune de ces recommandations, cependant, ne vise le personnel des trains. Avait-il été omis à dessein ou par mégarde? Nous ne le savons pas. Mais une circulaire du 7 janvier 1856 invitait les ingénieurs en chef du contrôle à compléter les états des employés, demandés par la circulaire du 30 octobre, et à « faire connaître, par un travail spécial, le nombre des conducteurs, gardes-frein, graisseurs, etc., qui sont chargés d'accompagner chaque train, soit de voyageurs, soit de marchandises, eu égard au nombre de véhicules, et la durée de leur service journalier. »

Après les circulaires du 30 octobre 1855 et du 7 janvier 1856 aux ingénieurs en chef du contrôle, celle du 3 octobre 1856 aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer disait : « Je vous ai déjà fait remarquer combien il importe que la durée du travail journalier soit toujours en rapport avec le degré de fatigue ou d'attention qu'exige la

nature de chaque fonction, et combien le service trop prolongé de vos agents peut créer de dangers pour l'exploitation. Cette observation est surtout essentielle pour la mauvaise saison : elle s'applique plus particulièrement aux gardes, aux aiguilleurs, aux mécaniciens et aux chauffeurs, dont la ponctualité et la présence d'esprit sont indispensables pour assurer la sécurité de la marche des trains. J'appelle toute votre attention sur ce point important. » Il n'est pas question des agents des trains.

Le 21 septembre 1858, une circulaire vise les aiguilleurs.

Le 3 mai 1864, les aiguilleurs sont encore en cause.

Le 9 mai 1865, la circulaire s'exprimait ainsi : « Des réclamations se produisent fréquemment au sujet du travail excessif qui serait imposé aux mécaniciens et aux chauffeurs sur les chemins de fer... Je vous prie de me faire connaître aussi exactement que possible quelle est la durée du service quotidien de ces agents... ces renseignements ne doivent pas consister purement et simplement en une moyenne... c'est... le maximum qu'il m'importe de connaître... »

Ici, le Ministre s'intéressait non plus seulement aux moyennes, mais aux maxims absolus. Les agents des trains sont encore passés sous silence.

Ils étaient, au contraire, compris dans la proposition de loi de Janzé, en 1882, qui s'appliquait à

l'ensemble du personnel : « Nul agent des Compagnies ne pourra être astreint à faire, par vingt-quatre heures, un travail d'une durée de plus de douze heures dans le service sédentaire et de plus de dix heures dans le service actif... »

L'auteur de la proposition prévoyait dix heures de travail pour les agents des trains.

En fait, quelle était alors la situation de ce personnel ?

Le Comité de l'Exploitation Technique, qui fait une enquête générale en 1882 sur les conditions du travail des employés de chemins de fer, donne un aperçu de la durée du travail des conducteurs et gardes-frein : « Les conducteurs et gardes-freins du service de voyageurs des grandes lignes, dont le parcours est en moyenne de 250 kilomètres, n'ont pas plus de cinq heures de trajet pour les trains express et de dix heures pour les trains omnibus. Ceux du service de marchandises ont un parcours de 140 kilomètres environ et un maximum de dix heures de service. Arrivés à leur point terminus, ces agents ont un repos de huit à dix heures, puis reprennent un train de retour. Revenus dans leur résidence, ils ont une interruption de service de dix-huit à vingt-six heures. Cette interruption est portée à trente-six heures à la fin de la quinzaine. »

Sur ces chiffres, il convient de s'entendre. Nous croyons que la moyenne de travail pût se tenir aux

environs de dix heures; mais ces interruptions de service de dix-huit à vingt-six heures à la résidence ne sont pas aussi fréquentes que le laisse entendre le rapport. L'agent ne prend pas régulièrement un « train de retour »; il peut prendre plusieurs repos hors de la résidence et, par conséquent, n'y pas rentrer tous les deux jours; sans cette remarque, on ne comprendrait pas ce repos de dix-huit à vingt-six heures.

La circulaire ministérielle du 17 avril 1883 limitait à douze heures par jour, y compris le temps de présence obligatoire avant et après le service, la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs. Cette disposition était applicable aux agents des trains.

En 1887, le rapport de M. Wickersheimer sur la sécurité publique dans les chemins de fer contenait une étude très documentée de la durée du travail des conducteurs sur les grands réseaux. Il avait trouvé quelques cas de travail prolongé pendant dix-huit heures, mais reconnaissait que dans l'ensemble la moyenne journalière de travail dépassait peu dix heures, sauf sur le réseau de l'Etat où l'on voyait des moyennes approchant de douze heures.

Le rapport était accompagné de propositions qui, établissant cette fois une différence sensible entre les mécaniciens et les agents des trains, fixait, pour les premiers, une durée maximum de travail de dix heures sur vingt-quatre, et, pour les autres,

une durée maximum de douze heures. Aucun vote n'intervint. La situation resta la même.

Le 24 avril 1891, M. Viette, Ministre des Travaux Publics, intervenait encore en faveur des mécaniciens.

Nouvelle circulaire visant les mécaniciens, le 25 avril 1892.

La circulaire Jonnart, du 4 mai 1894, s'applique encore aux mécaniciens et chauffeurs ; mais elle doit être mentionnée spécialement, parce qu'elle inaugurerait une méthode de calcul de la moyenne de travail, extrêmement rationnelle, et qui devait être adoptée, quelques années plus tard, dans les arrêtés de M. Pierre Baudin. « La journée de travail des mécaniciens et chauffeurs devra contenir en moyenne dix heures de travail effectif au plus et dix heures de repos ininterrompu au moins, de telle sorte que dix jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent heures de travail effectif et renferment un total de repos ininterrompu au moins égal à cent heures. »

A partir de cette époque, le Parlement sort de la réserve qu'il avait gardée sur la question.

La même année 1894 voit deux propositions de loi : l'une de MM. Descubes et Lockroy, du 28 juillet ; l'autre de M. Georges Berry, en date du 23 octobre. Les deux propositions, muettes sur les agents

des trains, fixaient à dix heures la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs.

M. Descubes revenait à la charge dans la séance du 21 décembre 1895. La discussion ne fut portée à la tribune que deux ans plus tard. Entre temps, le Ministre des Travaux Publics avait transformé en projet de loi la proposition Descubes, sans la modifier dans ses grandes lignes.

Mais la discussion était à peine abordée, dans la séance du 30 novembre 1897, que MM. Berteaux, Rabier et Jaurès présentaient une contre-proposition.

Cette contre-proposition parlait des agents des trains.

Voici son article premier : « La durée du travail pour tous les agents des services des trains de chemins de fer est fixée au maximum de dix heures sur vingt-quatre. La période de travail est comptée, pour les mécaniciens et chauffeurs, de l'entrée de l'agent au dépôt jusqu'à sa sortie et, pour les chefs de train, conducteurs et gardes-frein, de l'entrée de la gare jusqu'à la sortie. Chaque période de travail sera suivie d'une repos ininterrompu d'au moins dix heures. Le temps d'arrêt entre deux trains (ou battement) sera considéré comme temps de travail lorsqu'il sera inférieur à quatre heures. Le temps de réserve est compté comme temps de travail. »

Malgré l'opposition de la commission du travail,

le projet Berteaux fut adopté dans son ensemble, à la séance du 17 décembre 1897. C'est le Sénat qui l'arrêta; il ne vint en discussion à cette Assemblée qu'en 1901, alors que les arrêtés Baudin, dont nous allons parler, avaient déjà réglé la question.

Un mot, toutefois, du projet Berteaux.

Inspiré par un excès de condescendance à l'égard du travailleur, il posait des règles qui allaient bien au delà des désirs des employés.

Il rejetait le système des moyennes, d'ailleurs universellement admis et qui est le seul que le bon sens puisse admettre en ce qui concerne le travail des ambulants. Il fixait un maximum rigoureux au delà duquel l'agent devait cesser de circuler.

Les auteurs du projet n'avaient pas vu que cette méthode pouvait nuire à l'intérêt bien compris de l'agent. Un peu d'élasticité dans les règles de travail permet, par une prolongation judicieuse de la journée, de faire rentrer l'employé à sa résidence. Une durée de travail rigide oblige à laisser l'agent où il se trouve quand approche le terme de cette durée.

Quel mécanicien, quel conducteur ne préfèrent pas une et deux heures de plus de parcours sur la machine ou dans le fourgon, lorsqu'au bout du voyage ils entrevoient, non pas le réfectoire et le lit du poste ou du corps de garde, mais bien le repos au foyer familial?

M. Berteaux estimait que les moyennes livraient

l'agent à l'arbitraire de l'employeur, qui pouvait s'abriter derrière elles pour cacher des périodes très longues.

Mais qui empêche, en prévoyant des moyennes journalières de travail, de prescrire aussi un maximum, assez distant de la moyenne, il est vrai, mais tout à fait impérieux ?

A l'aise dans la marge qui lui est laissée, l'agent chargé d'élaborer le service de ses subordonnés se tiendra toujours assez en deçà de la limite.

Le Sénat comprit le manque de logique du projet voté si hâtivement par la Chambre et revint, le 7 juin 1901, au système des moyennes.

Mais, nous l'avons déjà dit, les arrêtés de 1899 étant venus dans l'intervalle, rendaient la réforme peu urgente.

Et maintenant, pour en finir avec cette partie de notre étude, qui porte sur une époque plutôt obscure quant aux règles officielles de travail des agents des trains, quel était au juste le sort de ce personnel à la veille des arrêtés Baudin pendant les dernières années du dix-neuvième siècle ?

Nous avons eu sous les yeux des roulements datant de ces années et nous y avons relevé des renseignements qui ne font pas le tableau aussi sombre qu'on pourrait croire.

Les moyennes de travail varient entre huit et onze heures ; ces dernières sont d'ailleurs exceptionnel-

les; on en voit peu qui dépassent dix heures. Il y en a quelques-unes de neuf heures trente-cinq, neuf heures vingt et un grand nombre n'atteignant pas neuf heures. Pour l'ensemble des roulements que nous avons étudiés, la moyenne approcherait de neuf heures.

Sur le total de la durée des repos, il y a à peu près les deux tiers à la résidence, le tiers hors résidence. Soit, en prenant une moyenne de quinze heures par jour, dix heures à la résidence.

L'amplitude de la journée, par contre, semble assez forte. Nous avons relevé quelques journées dont l'amplitude dépasse dix-sept heures. Dans l'ensemble, l'amplitude se tient entre treize et quinze heures.

Quant aux grands repos, ils sont donnés à la résidence à peu près dans la proportion de un sur deux. Il y a rarement deux découchers de suite hors de la résidence.

Le service des réserves était moins bien partagé en ce sens que les repos hors résidence étaient certainement plus nombreux. Mais, au point de vue durée du travail, la situation ressemblait à celle des agents appartenant aux roulements.

Ainsi, à la veille des premières mesures prises par arrêté, le régime du travail des agents des trains approchait déjà sensiblement de celui que le Ministre allait prévoir.

Le Régime des Arrêtes Ministériels

L'Arrêté du 4 Novembre 1899

Le 4 novembre 1899, M. Pierre Baudin, Ministre des Travaux Publics, prenait deux arrêtés fixant, l'un les conditions du travail des mécaniciens et chauffeurs, l'autre les règles du travail des agents des trains.

La publication des arrêtés fut différée jusqu'au 25 novembre, un troisième arrêté concernant les agents des gares ayant été pris le 23.

La lettre du Ministre du Directeur du Contrôle, en date du 24 novembre 1899, fixait ses intentions et donnait quelques directives.

« Les instructions actuellement en vigueur au sujet de la durée du travail et des repos des agents de chemins de fer ne s'appliquent qu'à une faible partie de ce personnel. Or, il est d'une importance capitale pour la sécurité de l'exploitation qu'aucun des agents qui concourent à l'assurer ne soit exposé à un travail excessif.

« Il m'a donc paru nécessaire d'étendre à tous

ces agents le principe de la limitation de la durée du travail, en établissant des réglementations nouvelles pour ceux d'entre eux qui, comme le personnel des trains et des gares, n'avaient pas encore bénéficié d'une mesure de ce genre...

« ...Les règlements concernant les mécaniciens et chauffeurs et les agents des trains, forcément complexes par suite du caractère irrégulier du travail de ces agents, devront faire l'objet d'une surveillance attentive afin de produire tout l'effet utile qu'on en doit attendre.

« ...Je vous recommande particulièrement d'exiger que les contrôleurs du travail s'acquittent activement de leurs fonctions. Les constatations personnelles qu'ils feront dans les gares et les dépôts et dans les trains seront complétées par les renseignements que pourront leur fournir les agents eux-mêmes et par l'examen des registres des réclamations dont la tenue sera dorénavant obligatoire...

« ...Cette surveillance exercée par le Service du Contrôle aura comme conséquence, le cas échéant, l'établissement de procès-verbaux de contraventions, par application de l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846... »

La situation véritablement nouvelle créée par l'arrêté ministériel dérivait de cette dernière disposition : la sanction éventuelle.

Tandis que les circulaires n'avaient que le ton de

recommandations, l'arrêté constituait une mesure impérative parce que, conformément à l'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, les contraventions à l'arrêté étaient passibles de poursuite et de répression.

L'article 79 se référait lui-même au titre III de la loi du 15 juillet 1845, dont l'article 21 est ainsi conçu : « Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du Ministre des Travaux Publics pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs.

« En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois. »

Nous n'entrerons pas dans l'examen détaillé des articles de l'arrêté du 4 novembre 1899, les règles fixées alors n'ayant aujourd'hui qu'un intérêt rétrospectif; nous nous bornerons à marquer dans leurs grandes lignes les dispositions qu'il édictait.

« La journée de service doit contenir en moyenne dix heures de service effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que quinze jours consécutifs quelconques d'un roulement, comp-

tés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent cinquante heures de service effectif et renferment un total de grands repos au moins égal à cent cinquante heures. »

L'arrêté anticipait, en faveur des agents des trains, sur le régime qu'allait adopter la loi du 30 mars 1900 pour le travail des enfants, des femmes et des adultes travaillant dans les mêmes locaux. La loi du 30 mars 1900 fixait provisoirement à onze heures la durée du travail journalier de cette catégorie d'ouvriers en décidant que cette durée serait abaissée à dix heures et demie deux ans après la promulgation de la loi et à dix heures au bout de deux autres années. Ainsi, au 1^{er} avril 1904 seulement, une partie du personnel masculin de l'industrie bénéficierait de la journée de dix heures. L'autre partie restait au régime de douze heures.

La mesure prise à l'égard des agents des trains s'explique par le désir d'épargner un travail excessif à ce personnel qui concourt, suivant l'expression même du Ministre, à assurer la sécurité de l'exploitation. Cette remarque est confirmée par le fait que les mécaniciens et chauffeurs se voyaient également allouer le régime de dix heures, alors que l'arrêté du 23 novembre 1899 visant le personnel des gares maintenait pour lui la journée de douze heures.

Le mode de calcul de la moyenne était celui qu'avait indiqué en 1894 la circulaire de M. Jonnart :

journée comptée de minuit à minuit; un total d'heures de travail à ne pas dépasser dans une période déterminée; un nombre d'heures de grands repos au-dessous duquel, dans la même période, il était interdit de descendre. Les heures en surplus, dans cette période, sont celles qu'englobent les petits repos.

« L'intervalle de temps compris entre deux grands repos ininterrompus ne doit pas être supérieur à dix-sept heures. »

Cet intervalle de temps est ce que nous appelons amplitude de la journée de travail; le terme sera d'ailleurs introduit ultérieurement dans les arrêtés. L'amplitude est donc l'ensemble des heures de travail et de petits repos comprises dans la journée de travail. L'arrêté du 4 novembre 1899 limitait ce total à dix-sept heures. Nous avons vu plus haut qu'avant ce régime quelques journées dépassaient dix-sept heures d'amplitude.

« Cette période ne doit pas contenir plus de douze heures de service effectif; toutefois, la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure au maximum à la condition que la durée du grand repos suivant soit portée à douze heures au moins. »

Ainsi, dans le cours d'une même journée, l'agent ne doit pas travailler plus de douze heures. Si la journée atteint, par exemple, seize heures, il doit

y avoir dans ces seize heures au moins quatre heures de petit repos.

Voilà la manière d'éviter l'écueil signalé par M. Berteaux. On n'édicte pas seulement une moyenne : on impose un maximum.

Le même alinéa apporte un tempérament à la règle du maximum : le service effectif peut être augmenté d'une demi-heure; c'est une marge susceptible d'être quelquefois opportunément utilisée dans un service aussi variable; elle aidera, par exemple, à rapatrier un agent. D'ailleurs, ce dépassement léger est suivi d'un repos de douze heures au moins, au lieu de dix; l'agent trouve immédiatement la compensation.

« Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service effectif est fixée à onze heures au plus et celle du grand repos à neuf heures au moins. »

Cette règle a été critiquée par les agents, qui ont obtenu satisfaction vingt ans après. Nous la croyons très sage : des situations différentes impliquent des règles différentes; le conducteur qui habite une petite résidence, accompagne sur une ligne secondaire des trains de faibles parcours, qui fait la navette entre sa gare d'attache et une gare peu éloignée,

et rentre tous les soirs à la maison, est privilégié par rapport à son collègue des grandes lignes qui a des trajets forts longs, est astreint à une surveillance plus pénible et couche au moins une fois sur deux hors de chez lui. Au privilégié, on assigne un travail moyen plus élevé : c'est justice.

L'article 3 définit les grands repos. « Sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de neuf heures au moins à la résidence et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne doit pas y avoir plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à neuf heures. La durée totale de deux grands repos consécutifs quelconques doit être de seize heures au moins. »

Il va de soi que le repos minimum à la résidence est plus élevé que le repos minimum hors résidence. Il faut ménager à l'employé le plus de temps possible à passer chez lui.

Pas plus de deux grands repos consécutifs inférieurs à neuf heures. Si un agent découche plusieurs fois de suite (la réserve peut présenter ce cas) et qu'il ait joui de sept heures au moins à chacun des deux premiers découchers, on doit lui donner neuf heures au troisième, comme s'il était en repos à sa résidence.

En outre, s'il découche deux fois, il faut que les deux repos hors de la résidence fassent ensemble seize heures. Ils peuvent être chacun de huit heures,

mais si le premier a été strictement de sept heures, le second doit comprendre au moins neuf heures.

Le deuxième alinéa est relatif au repos périodique. Ce repos périodique est prévu d'une durée de vingt-quatre heures. Il sera accordé tous les quinze jours en moyenne. Cette disposition complète celle qui prescrit le calcul de la moyenne sur quinze jours; elle fait des quinze jours la période de travail. Toutefois, l'attribution du repos périodique n'est pas obligatoire à la fin de chaque quinzaine, ce n'est qu'une moyenne qu'on doit observer. L'arrêté ne prévoit pas, comme cela se fera plus tard, qu'il faut, par exemple deux repos périodiques dans trente jours ou quatre dans soixante jours. Il se borne à dire que l'intervalle entre deux de ces repos consécutifs ne peut être supérieur à trente jours. Par conséquent un agent qui a travaillé quinze jours a droit à un repos périodique; mais ce repos peut être repoussé, il ne devient obligatoire que lorsque l'agent a fait trente jours de travail depuis le repos périodique précédent.

En fait, les roulements qu'ont établis les Compagnies ont prévu les repos périodiques à intervalles réguliers. L'intervalle de trente jours a été utilisé, pour les réserves, dans les périodes de fort trafic où l'on demandait beaucoup au personnel; en trafic normal, d'une façon générale, on s'est attaché même

dans le service des réserves, à donner les repos périodiques sans attendre trente jours.

Dans le calcul de la moyenne par quinzaine, les jours de repos ne sont comptés que pour dix heures. L'agent bénéficie donc de quatorze heures, en sus du repos moyen journalier.

L'article 4 énumère les éléments dont se compose la durée du service effectif des agents. Voici ces éléments :

1° Les temps alloués pour les opérations que les agents peuvent avoir à effectuer avant le départ ou après l'arrivée des trains. Ces temps sont fixés dans les roulements, par gare et par train;

2° La durée du parcours du train prévue à l'horaire;

3° S'il y a lieu, le quart du temps pendant lequel un agent reste inoccupé à la gare en attendant qu'il reçoive l'ordre éventuel de partir.

Les opérations avant le départ comprennent la visite obligatoire du train, qui permet aux agents de se rendre compte que le train remplit les conditions voulues pour circuler; la reconnaissance des marchandises confiées à leur garde, la prise en charge des colis de valeur qui se fait suivant des règles spéciales; la manutention en général. A l'arrivée, les agents des trains coopèrent encore à la manutention et se font donner décharge des colis après reconnaissance par les agents de la gare.

Le temps à passer à ces opérations est variable suivant les trains. Pour les roulements, il est indiqué à chaque train. Pour le service de la réserve, il est fixé par l'expérience. On alloue habituellement trente minutes de présence avant le départ et quinze après l'arrivée, sauf pour les trains légers qui ont un service très réduit de manutention.

Notons que l'arrêté prévoit ici une disposition nouvelle. Jusqu'alors, le temps de présence, avant et après, n'était pas compté comme travail. Seul, le parcours horaire était considéré.

La durée du parcours horaire n'appelle pas d'observation. Il faut parler toutefois de l'innovation qu'introduisait ici l'arrêté en désignant un certain nombre de trains comme ayant un service moins chargé : les rapides et express, dont les arrêts sont rares; les trains légers, dont quelques-uns ne transportent que des voyageurs; les trains de marchandises directs, qui ne comportent aucune manutention.

A ces trains-là, le service effectif était réduit d'un dixième.

Les agents se sont plaints; à notre avis, la réduction est défendable. Il y a, ici encore, une différence de situation très tranchée. Le conducteur du train-omnibus, voyageurs ou marchandises, qui a vingt arrêts dans cinq heures et charge ou décharge à chaque arrêt de nombreux colis, peine évidemment

plus que celui qui, dans ses cinq heures, ne descend que deux fois de son fourgon. Néanmoins, cette différence de traitement a cessé d'exister depuis 1919.

Les parcours haut-le-pied étaient également frappés de la réduction d'un dixième.

Enfin, le quart du temps de réserve est compté comme travail. Le projet Berteaux voulait que la totalité du temps de réserve consistât en service effectif. L'arrêté ministériel en accorde le quart, c'est suffisant. L'agent de réserve est inoccupé, ne fournit aucun effort, peut se coucher même. La seule différence entre sa situation et celle de l'agent au repos hors résidence, c'est que ce dernier, pendant ses sept heures, est libre de sa personne et peut s'éloigner de la gare; l'agent de réserve est à disposition et ne doit pas quitter le poste. Ne tenir aucun compte du temps de réserve n'eût pas été équitable mais on ne pouvait raisonnablement compter plus du quart.

Nous avons terminé l'examen des règles de travail fixées par l'arrêté du 4 novembre 1899.

Les derniers articles de l'arrêté sont d'ordre plus général. Leurs dispositions seont reproduites dans les arrêtés ultérieurs et nous les étudierons au cours du commentaire de l'arrêté qui est en vigueur aujourd'hui.

Bien que les agents ambulants eussent enfin des

règles formelles de travail, quelques parlementaires continuaient à s'intéresser à leur sort.

En novembre 1900, M. Monestier, sénateur, présentait une proposition de loi relative à la durée du travail, des repos, des congés des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains.

Voici les grands traits de cette proposition :

La durée du travail comprend tout le temps pendant lequel l'agent est occupé ou assujéti à une action de présence.

La réserve est comptée comme travail; toutefois, la deuxième moitié de ce temps, s'il est prouvé que l'agent est resté inoccupé, compte comme repos.

La durée du travail ne peut dépasser, par vingt-quatre heures, en moyenne dix heures; au maximum onze heures pour les mécaniciens et chauffeurs, douze heures pour les autres agents.

Pendant le repos, l'agent a toute liberté pour disposer de sa personne. Les repos d'une durée inférieure à une heure comptent comme travail.

La durée moyenne du grand repos ininterrompu qui sépare deux périodes de travail ne peut être inférieure à dix heures. Hors du domicile, cette durée peut descendre jusqu'à huit heures.

Deux grands repos consécutifs doivent comprendre dix-huit heures au moins.

La possibilité de prendre un repas est assurée aux agents.

Dans chacune des trois décades du mois, les agents ont droit à un congé de 24 heures consécutives.

Aucune dérogation prévue n'est admise.

La proposition Monestier ne fut pas prise en considération.

Il convenait de la citer, cependant, parce qu'elle porte certaines dispositions qui seront réalisées par la suite, telles : la possibilité de prendre un repas et l'organisation du repos décadaire.

Le 7 juin 1901, le Sénat votait, sur le rapport de M. Godin, un texte basé sur l'emploi des moyennes, c'était le projet Berteaux adopté quatre ans plus tôt par la Chambre, mais très fortement amendé par la Haute Assemblée.

Par ailleurs, M. Berteaux ne tenait pas la résistance du Sénat pour définitive puisque, la même année, il reprenait son projet de 1897 et réussissait à le faire adopter par la Chambre des Députés, le 14 novembre 1901.

Ces interventions n'offrent aujourd'hui qu'un faible intérêt. Pourtant les diverses propositions datant de cette période ont servi un peu plus tard à la rédaction d'un projet transactionnel élaboré par la Commission d'entente des Syndicats.

En 1904, en effet, se produisait la première démarche officielle des représentants du personnel

auprès des Pouvoirs publics; démarche platonique et inopérante, qui marque néanmoins une date dans l'histoire de la réglementation du travail dans les chemins de fer.

L'originalité du projet transactionnel consistait dans l'application du système des paliers : moyenne de travail de dix heures par jour, avec maximum de onze heures de travail effectif entre deux grands repos. Au bout de deux ans, à partir de la promulgation de la loi, le maximum devait être réduit à dix heures et demie et, au bout d'une nouvelle période de deux ans, à dix heures.

Les auteurs s'étaient inspirés de la loi du 30 mars 1900 sur le travail des enfants et des femmes dans les établissements industriels.

Le projet ne retint pas l'attention des Chambres; il faut reconnaître ici que, depuis les arrêtés, le Parlement semblait moins soucieux de préparer une loi. A quoi bon, du reste?

En une matière aussi complexe, est-ce qu'une loi n'aurait pas été trop rigide? Ne valait-il pas mieux se contenter de l'arrêté, beaucoup plus souple, facile à modifier, à adapter?

Le régime de l'arrêté a subsisté et a duré, en fait, jusqu'à l'établissement de la journée de huit heures; mais les règles posées le 4 novembre 1899 ont été, d'année en année retouchées, toujours dans le sens d'une amélioration de la condition de l'employé.

Les ministres sont intervenus par la voie des circulaires ou de dépêches, ou encore par simples décisions.

Nous n'énumérerons pas toutes les décisions ou circulaires.

Nous indiquerons seulement celles des règles qui ont reçu des modifications et le sens de ces changements.

Dès 1900, une légère dérogation était admise, par le ministre, à la limite de douze heures et de douze heures trente de travail. Il autorisait exceptionnellement treize heures et treize heures trente, mais uniquement dans le but de faire rentrer l'agent à sa résidence. En 1903, la limite était abaissée uniformément à treize heures, qu'il s'agît de dérogations prévues aux roulements ou appliquées au service de réserve.

En 1904, le ministre appelait l'attention des Compagnies sur la nécessité de permettre aux agents de prendre un repas après une période de travail continu ne dépassant pas sept à huit heures. Pour assurer l'observation de sa recommandation, le Ministre prescrivait que l'indication du moment consacré au repas figurât sur les roulements. Le repas pouvait être pris dans le fourgon, pendant la marche du train; mais, toutes les fois qu'il était possible

de le faire, on devait profiter d'une coupure. d'une demi-heure au moins.

L'arrêté du 9 mai 1906 apportait un changement important dans le calcul de la moyenne du travail quotidien.

Conformément à l'arrêté de 1899, la moyenne était calculée sur l'intervalle de temps comprenant le repos périodique, c'est-à-dire sur quinze jours.

« Cette manière d'opérer, disait le Conseiller d'Etat rapporteur, qui introduit toujours une journée de repos complet parmi celles sur lesquelles porte le calcul du travail quotidien moyen, permet d'attribuer à celui-ci une durée trop élevée. Pour remédier à cet inconvénient, il convient de calculer la moyenne du travail quotidien, non sur le plus petit intervalle de temps comprenant le repos périodique, mais sur le plus grand nombre de jours de travail pouvant être compris entre deux repos consécutifs, c'est-à-dire sur un nombre de jours inférieur d'une unité à celui qui sépare le début de deux repos périodiques successifs. »

Cela amenait à calculer la moyenne sur quatorze jours et à prévoir dans cette période cent quarante heures de travail au plus et cent quarante heures de repos au moins.

Les dispositions nouvelles visaient aussi l'allongement éventuel du maximum absolu du travail effectif quotidien; elles élevaient à dix heures le

minimum moyen de repos journalier des agents dont le service ne comporte pas de découcher hors de la résidence; enfin, dans l'évaluation de la durée du travail effectif, certains trains frappés de la réduction du dixième étaient supprimés.

La rédaction de l'article 2 était désormais celle-ci:

« La journée de service doit contenir en moyenne dix heures de service effectif au plus et dix heures de grand repos au moins, de telle sorte que quatorze jours consécutifs d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent quarante heures de service effectif et renferment un total de grands repos au moins égal à cent quarante heures.

L'intervalle de temps compris entre deux repos ininterrompus ne doit pas contenir plus de douze heures de service effectif, toutefois, la durée du service effectif peut être augmentée d'une demi-heure au maximum, à la condition qu'elle soit suivie d'un grand repos à la résidence, de douze heures au moins. Ce grand repos devra suivre immédiatement, soit la période de travail ainsi prolongée, soit la période de travail qui viendra immédiatement après; dans le second cas, la durée de cette dernière période de travail ne devra pas dépasser huit heures.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa

du présent article, pour les agents dont le service ne comporte pas de découchers hors de la résidence, la durée moyenne du service est fixée à onze heures au plus. Sont seuls considérés comme ne comportant pas de découchers hors de la résidence, les services pour lesquels il y a chaque jour au moins neuf heures ininterrompues de grand repos à la résidence, comprises entre 6 heures du soir et midi. »

Rien à ajouter, pour le premier alinéa de cet article au commentaire tiré du rapport au Ministre.

Quant à l'allongement du maximum absolu, il est compensé comme auparavant par un repos de douze heures, mais, tandis que l'ancienne rédaction indiquait ces douze heures sans autres conditions, le nouveau texte veut que les douze heures soient accordées « à la résidence ». En effet, les causes qui pouvaient amener l'employeur à demander à l'agent une demi-heure de plus de travail que le maximum n'en permettait, étaient tirées du caractère irrégulier du travail, elles étaient par conséquent permanentes; la marge est nécessaire, nous l'avons déjà dit, et nous verrons que l'arrêté qui régit aujourd'hui la question l'a reconnu. Or, ces causes permanentes pouvaient déterminer la prolongation au delà du maximum, aussi bien à une tournée éloignant l'agent de sa résidence qu'à une tournée l'y ramenant. Il fallait donc, lorsque l'agent, s'éloignant de sa résidence, faisait plus de douze

heures, lui donner immédiatement un repos de douze heures. Ces repos prolongés, dans un poste n'étaient pas toujours agréables; sans aucun doute, les intéressés eussent préféré rentrer au plus vite chez eux après un repos réduit.

La question n'échappa point à l'autorité compétente qui s'émut de la raideur de l'obligation. Le conseiller rapporteur faisait allusion à l'ennui qu'elle pouvait créer à l'employé et concluait à l'adoption de la formule insérée au deuxième alinéa de l'article 2.

Si l'agent à qui est imposée la demi-heure de surcroît revient à sa résidence, il prend ses douze heures de repos aussitôt et tout se régularise. S'il arrive dans une gare étrangère, il lui sera donné le repos habituel de sept heures prévu hors résidence, puis une nouvelle journée de travail le ramènera chez lui et c'est là que le repos de douze heures sera alloué. Mais la journée de travail qui le fait rentrer à domicile ne doit pas dépasser huit heures.

Dans les dispositions visant les agents ne couchant jamais hors résidence, la mention fixant la moyenne de grand repos à neuf heures au moins disparaissait, de sorte que ces agents tombaient dans la règle commune du repos moyen de dix heures. En outre, pour marquer que le séjour régulier à la résidence devait être réellement réparateur, c'est-à-dire ne pas être situé à n'importe quel mo-

ment de la journée, mais bien sur tout ou partie de la nuit, on décidait que le séjour ne serait valable qu'à condition d'être compris entre 6 heures du soir et midi et d'avoir une durée de neuf heures.

Dans son commentaire du nouveau dispositif, le rapporteur disait qu'il y avait lieu de maintenir la moyenne de travail de onze heures aux agents couchant tous les jours chez eux en raison de leur situation avantagée, mais qu'aucun motif ne commandait une différence de traitement quant à l'octroi des repos.

Enfin, l'évaluation de la durée du service effectif était un peu modifiée en ce qui concerne le parcours prévu à l'horaire.

Le nombre des trains dont le service impliquait une réduction du dixième sur le service effectif était diminué.

Les modifications introduites par l'arrêté du 9 mai 1906 amélioraient sensiblement la condition des ambulants.

Les Pouvoirs publics ne devaient pas cesser, jusqu'en 1914, de recommander aux employeurs un traitement de plus en plus large.

Peu de mois après le nouvel arrêté, le Ministre invitait les Compagnies, par décision, à porter à vingt-six heures au lieu de vingt-quatre, la durée minimum du repos de quinzaine.

D'autres interventions se produisent en 1907 et 1908; les mesures préconisées sont rappelées et résumées dans la dépêche de M. Barthou, en date du 6 avril 1909, document important, pressant, que les réseaux ont considéré comme nettement impératif; sa publication a eu le même résultat qu'un arrêté.

La dépêche ministérielle revenait sur le calcul de la moyenne de travail et se plaignait que la méthode de calcul ne donnât pas encore les résultats désirés, tout en reconnaissant la difficulté d'établir cette moyenne, difficulté provoquée par « l'obligation où l'on se trouve, dans les chemins de fer, de faire prendre le service aux agents à tout instant de la journée, sans pouvoir toujours, comme dans le travail d'usine, disposer les grands repos de façon à laisser entièrement libre un jour civil de minuit à minuit. »

La formule très imprécise : quatorze jours consécutifs quelconques d'un roulement ne doivent pas contenir plus de cent quarante heures de travail effectif, permettait, si un jour de repos périodique était compris, de faire monter la moyenne journalière de travail un peu au-dessus de dix heures. Il aurait fallu, pour réaliser strictement la moyenne de dix heures en quatorze jours, que le repos périodique fût donné avec régularité au lendemain de chaque période de quatorze jours; c'était impossible.

Le Ministre tourna la difficulté en invitant les

Compagnies à mettre tout en œuvre pour que la durée totale du travail sur une période de trente jours consécutifs ne dépassât pas deux cent quatre-vingts heures. De cette manière, à quelque endroit que fussent placés les deux repos périodiques, ils n'entraient pratiquement plus en ligne de compte dans le calcul, les vingt-huit autres jours faisaient les deux cent quatre-vingts heures de travail.

Dans le même document, le Ministre rappelait la nécessité de ne pas laisser les agents pendant une durée de plus de sept à huit heures sans leur permettre de prendre un repos. Il prescrivait à nouveau l'indication du repos sur les roulements.

Il demandait encore un adoucissement en faisant prévoir, autant que possible, les repos sur deux nuits consécutives, de façon à les faire commencer au plus tard vers deux heures du matin et à les faire terminer le lendemain ou le surlendemain (pour les repos doubles) dans la matinée.

Cette mesure était dictée par l'idée de rapprocher — bien faiblement, il est vrai — le repos périodique de l'agent ambulant du repos hebdomadaire du commerce et de l'industrie. Il ne faut pas oublier que le repos hebdomadaire avait été établi le 13 juillet 1906.

Et, comme corollaire de la disposition précédente, le ministre recommandait de ne pas s'en tenir au minimum de vingt-quatre heures, mais d'organiser

des repos périodiques plus longs dont il fixait la moyenne à trente heures, moyenne calculée sur trois repos périodiques consécutifs.

On voit que le document du 6 avril 1909, sans être publié comme arrêté, avait une portée aussi considérable. Nous l'avons dit, les réseaux le jugèrent impérieux et les mesures qu'il recommandait furent réalisées dans un délai assez court.

Durant ses dix ans d'existence, l'arrêté Baudin avait subi de profondes retouches et les règles de travail suivies en fait, au début de 1910 ressemblaient de fort loin à celles qu'avait édictées le Ministre en 1899.

Les situations étaient même si différentes qu'il importait qu'un arrêté nouveau réunît les règles nouvelles et abrogeât purement et simplement celui du 4 novembre 1899.

Un projet d'arrêté fut rédigé en mars 1910, qui adoptait presque toutes les dispositions en vigueur : moyenne de travail de dix heures calculée sur quatorze jours, avec le maximum de deux cent quatre-vingts heures dans trente jours; douze heures de service effectif dans la période, et la marge d'une demi-heure, aux mêmes conditions; pas de changement pour les agents entrant chaque jour à la résidence. L'obligation de permettre à l'agent de prendre un repas après huit heures de service était inscrite dans le projet. Rien de changé quant aux

grands repos; pour les repos périodiques, toujours fixés à vingt-quatre heures au minimum, la moyenne de trente heures calculée sur trois repos périodiques consécutifs quelconques était définitivement exigée; on assignait en outre aux repos périodiques, conformément aux vœux du ministre en 1909, une place précise en décidant qu'ils devaient porter sur deux nuits entre 2 heures du matin et 5 heures du matin. Les éléments du travail effectif étaient les mêmes.

Une seule disposition, parmi celles existant alors, recevait un changement grave : l'amplitude de la journée de travail était ramenée de dix-sept à quinze heures, avec faculté pour les Compagnies de demander à l'Administration une amplitude plus élevée, mais seulement dans des cas très particuliers, notamment sur les lignes en cul-de-sac, et sans pouvoir dépasser dix-sept heures. Cette modification à elle seule bouleversait la réglementation, tous les autres points étant acquis; il est probable que c'est elle qui a fait échec à la réalisation du projet.

C'est en 1914 seulement qu'un arrêté viendra mettre de l'unité dans les règles éparses de travail.

Notons encore, avant cette date, quelques interventions ministérielles visant des points de détail.

En 1912, invitation aux réseaux à allouer un délai de présence de cinq minutes avant le départ aux

agents qui commencent la période de travail par un parcours haut-le-pied.

La même année, le Ministre s'en prenait à l'amplitude de la journée de travail et exprimait le désir formel de la voir diminuer. Aussi priait-il les Compagnies de s'attacher à ne pas faire dépasser dorénavant seize heures.

Nous avons fait allusion, en citant le projet d'arrêté de 1910, à la gravité de cette mesure. Il était portant inévitable que l'amplitude fût frappée; presque toutes les règles, depuis 1899, étaient adoucies, celle-là ne pouvait plus résister longtemps à une réforme. La réduction de deux heures, que voulait imposer, d'un seul coup, le projet de 1910, eût troublé sans doute beaucoup l'organisation du service; mais, en n'enlevant qu'une heure, le Ministre espérait améliorer à bref délai le sort de l'ouvrier ambulant, sans causer une gêne trop forte à l'employeur. Il n'avait d'ailleurs imparti aucun délai pour l'application de la réforme; il usait du ton de la recommandation, comme dans les interventions passées. Mais les Compagnies agirent de la même manière qu'autrefois, virent ces recommandations comme des ordres et s'efforcèrent aussitôt de mettre le service d'accord avec ce que désirait le Ministre.

Une remarque comme conclusion à cet exposé: c'est la souplesse extraordinaire de la réglementation lorsqu'elle est fixée par arrêtés.

Si une loi avait réglé le travail des agents ambulants des chemins de fer, que de peine eût coûtée la moindre amélioration, que de paroles et que de temps perdu !

Tandis que le Ministre, appuyé sur un arrêté, a pu, seul, sans aucune intervention parlementaire, adoucir d'année en année la condition de ces travailleurs.

De leur côté, les réseaux, dans leurs observations, étaient plus facilement et mieux compris du Ministre qu'ils ne l'auraient été des Chambres agitées par l'opinion.

Les relations entre les Compagnies et l'Administration dans cette grave question des règles du travail ont eu une allure qui a beaucoup simplifié les problèmes et hâté bien des solutions.

Avant d'aborder l'examen de l'arrêté destiné à remplacer celui du 4 novembre 1899, citons encore une intervention ministérielle pour faire inscrire les dépassements de douze heures de la durée du travail, alors même que, un repos de douze heures à la résidence ayant été alloué, il n'y eût pas dérogation. Ces dépassements devaient être portés à la connaissance du Contrôle du Travail au même titre que les dérogations.

Nous croyons devoir rappeler que, dans l'étude des arrêtés qui ont précédé celui en vigueur aujourd'hui, nous nous sommes tenu à l'exposé des règles

du travail proprement dites; les derniers articles, notamment ceux qui visent les dérogations, ont été, en général, reproduits d'arrêtés en arrêtés. Ces articles seront commentés avec l'arrêté du 8 novembre 1919.

L'Arrêté du 28 Mai 1914

Le rapport du Conseiller d'Etat, Directeur des Chemins de fer, soumettant au Ministre le projet d'arrêté constatait d'abord que « les recommandations contenues dans ces circulaires (celles qui tendaient à améliorer dans la pratique les conditions d'application des arrêtés en vigueur) n'ont point été inutiles. L'Administration des Chemins de fer de l'Etat et les grandes Compagnies en ont, en général, tenu compte dans l'organisation du service des agents, et l'expérience a montré qu'elles s'adaptaient d'une façon très satisfaisante aux exigences du service en même temps qu'aux convenances du personnel. Le moment paraît donc venu d'introduire la plupart des règles dont il s'agit dans les arrêtés relatifs au travail des agents ».

« Il convient aussi, ajoutait-il, de modifier certaines dispositions de détail qui n'avaient pas été touchées par les circulaires précitées, mais qui motivaient de la part du personnel, des réclamations de nature à être prises en considération. »

L'arrêté portera donc deux genres de modifica-

tions : L'un confirmera simplement en un texte les améliorations déjà obtenues dans la pratique, l'autre établira des prescriptions toutes nouvelles.

Pour le calcul de la durée moyenne du travail, prise jusqu'alors sur quatorze jours, le rapporteur indique que la distinction entre agents des trains et mécaniciens « ne paraît plus avoir sa raison d'être, car, depuis l'établissement d'un régime de repos équivalent au repos hebdomadaire, les agents des trains bénéficient en pratique de trois repos par mois en moyenne, tout comme les mécaniciens et chauffeurs ». Par conséquent, l'arrêté portera que neuf jours consécutifs quelconques d'un roulement comptés de minuit à minuit ne contiendront pas plus de quatre-vingt-dix heures de travail effectif et renfermeront un total de grands repos au moins égal à quatre-vingt-dix heures.

La moyenne de travail de dix heures, continuait à être élevée d'une heure pour les agents ayant l'avantage de ne jamais coucher hors de leur résidence. Toutefois, le rapporteur estimait que la période comprise entre 6 heures du soir et midi était trop large pour qu'un agent fût considéré comme jouissant régulièrement de neuf heures de repos de nuit à la maison. Il importait de prévoir un véritable repos de nuit.

« Pour arriver à ce résultat, on a spécifié dans le nouvel arrêté qu'on ne considérera comme ne com-

portant pas de découchers hors de la résidence que les services pour lesquels il y a chaque jour au moins neuf heures ininterrompues de grand repos à la résidence, comprises entre 19 heures et 10 heures. »

Cette disposition fait entrer l'agent à 1 heure du matin au plus tard et l'empêche de partir avant 6 heures du matin.

L'amplitude est abaissée de dix-sept à seize heures; le maximum de dix-sept heures ayant « donné lieu, dit le rapport, à des plaintes du personnel qui le considère comme trop élevé ».

Nous avons déjà vu que, par une circulaire de 1912, le Ministre avait invité les Compagnies à ne pas dépasser seize heures.

La durée du travail effectif demeure fixée à douze heures, mais on a supprimé la demi-heure de marge admise depuis 1899, « étant donné que les réglementations modernes relatives à la durée du travail n'admettent pas de journées contenant plus de douze heures de travail effectif ».

Les repos périodiques sont prévus tous les dix jours en moyenne. Quant à leur durée, il convient, écrit le rapporteur, « de mettre sur ce point l'arrêté nouveau en harmonie avec ce qui se fait dans la pratique. Il y a lieu, d'autre part, d'insérer dans

l'arrêté les mesures recommandées par la circulaire du 6 avril 1909. Si les repos périodiques doivent être placés sur deux nuits consécutives, la première commençant au plus tard vers 2 heures du matin et la seconde finissant au plus tôt vers 4 heures du matin, ils doivent avoir une durée supérieure à vingt-quatre heures. Ce nouvel arrêté fixe le minimum de cette durée à vingt-sept heures... »

L'intervalle maximum qui peut exister entre deux repos périodiques est réduit de trente à vingt jours.

Enfin l'arrêté prévoit que « deux mois consécutifs doivent toujours comprendre au moins six repos de cette nature ».

Dans le calcul de la durée du service effectif, l'arrêté de 1914 supprime complètement les trains dont le temps d'accompagnement était réduit d'un dixième.

Il ne laisse subsister de réduction que pour les parcours haut-le-pied au cours desquels les agents n'ont pas à participer au service du train.

Telles étaient les règles de travail fixées à dater du 1^{er} janvier 1915.

Les Compagnies avaient un délai de sept mois pour étudier et mettre sur pied l'organisation nouvelle, pour préparer le personnel supplémentaire indispensable.

Deux mois après éclatait la guerre, qui allait sus-

pendre l'application, non seulement des règles de l'arrêté du 28 mai 1914, mais encore de toutes les règles de travail en vigueur.

Quelle qu'ait été l'existence éphémère de l'arrêté du 28 mai 1914, il convenait de l'analyser au moins succinctement, comme une étape importante vers une solution encore plus avantageuse pour le travailleur ambulant. On ne prévoyait certes pas, alors, la journée de huit heures qu'a engendrée la guerre, mais il est sûr que si la guerre ne s'était pas produite, on aurait songé, après quelques années, à une nouvelle réduction de la journée.

Au lendemain des hostilités, les dispositions de l'arrêté de 1914 seront recommandées, avant l'application des « huit heures », comme régime transitoire. C'est le seul signe d'existence qu'aura donné l'arrêté du 28 mai 1914.

La guerre

Au jour de la mise en vigueur du service spécial (2 août 1914), les agents des trains ont tous appartenu à la réserve. Les trains commerciaux cessant de circuler, les roulements, qui les assuraient, tombaient d'eux-mêmes.

On s'est efforcé, malgré les besoins intenses de la mobilisation, d'éviter les prolongations de service, de donner avec régularité les repos périodiques. Mais, des temps plus durs sont venus; des prélèvements par l'autorité militaire ont diminué le personnel; les transports de l'armée ont contraint les agents à faire des parcours beaucoup plus longs que ceux du temps de paix; les conducteurs ont été utilisés intensément.

Lorsqu'en raison de la durée de la guerre, il a fallu reprendre en partie le service commercial, l'organisation prévue pour ce service a permis d'envisager la réfection de quelques roulements qui ont été établis conformément aux règles de l'arrêté de 1899 et les agents ont pu inscrire les dérogations à ces règles.

Hâtons-nous de dire que le personnel n'a pas fait état de règles de travail et que les agents des trains ont répondu à l'appel, même lorsqu'on a été contraint de les commander avant qu'ils aient pris le nombre d'heures de repos prévu.

Nous avons vu, en 1916, notamment, de longues, très longues journées de travail. Mais c'était la guerre, le régime du devoir primait tous les autres. La discipline et le dévouement n'ont pas fléchi.

La question de la réglementation du travail a pourtant été posée au cours de la guerre, dans des réunions syndicales; des programmes ont été discutés dont la réalisation, dans la pensée de leurs auteurs, ne pouvait avoir lieu qu'après la fin des hostilités. Les agents de chemins de fer ont même demandé la journée de huit heures.

Aucune de ces discussions, aucune de ces revendications n'a porté atteinte au zèle dont l'ensemble du personnel a fait preuve tant que la Patrie a été menacée.

L'application de la journée de 8 heures aux agents des trains

On peut dire que c'est sous la poussée des événements que la loi de huit heures fut votée au lendemain de la guerre. On a souvent reproché au Parlement d'être allé un peu vite, mais l'opinion ne le pressait-elle pas ? Un vent de liberté semblait souffler alors ; affranchis du cauchemar de la lutte, les hommes avaient un âpre désir du mieux-être et, le travail étant une chose pénible, il importait de le limiter sans retard.

Si la paix n'avait pas été interrompue en 1914, il est très probable que la réduction de la journée de travail aurait été décidée ; mais on l'aurait réalisée, sans doute, avec beaucoup plus de circonspection. Pourtant, en pleine paix, une telle réforme était loin d'être aussi grave qu'à l'heure où il fallait tout reconstruire.

Les desiderata des employés de chemins de fer, aux derniers temps de la guerre, se bornaient, pour l'immense majorité, à des règles assez semblables à celles d'avant 1914, sauf quelques améliorations

de détail. La question de la journée de huit heures était énoncée, mais peu agitée en somme. En supposant que les Pouvoirs publics n'aient pas établi immédiatement la journée de huit heures, qu'ils aient résolu de l'appliquer dans un certain délai et prévu un régime transitoire, nous ne croyons pas qu'une grande opposition soit venue des ouvriers des chemins de fer ; cette catégorie de travailleurs auraient accepté la solution et attendu sans impatience le moment propice à une réduction de la journée de travail.

En 1917, la question des huit heures est cependant posée dans quelques réunions corporatives.

La Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de Fer, dans ses Congrès de réseaux, demande à ses adhérents leur avis et inscrit l'examen de la réforme dans son programme.

Nous voyons figurer, à l'ordre du jour du Congrès d'Avignon, tenu les 5 et 6 mai 1917, l'article : « Réglementation du travail. Etude de la journée de huit heures. »

On remarque qu'il ne s'agit encore que d'étude, non de revendication. D'ailleurs, cette partie de l'ordre du jour ne semble pas avoir donné lieu à un débat public, elle fut soumise simplement à l'examen des Commissions. L'étude ne devait pas en être encore approfondie.

A la séance de clôture, l'ordre du jour voté par acclamations s'exprimait ainsi :

« ...Les délégués au Congrès déclarent apporter comme toujours leur concours le plus entier aux intérêts de la nation, sans toutefois abandonner leurs fermes résolutions de réaliser leurs aspirations légitimes qui sont : ...Réglementation du travail... »

La formule laissait la porte ouverte à tout régime.

En attendant, celui que proposait le cahier de revendications des agents des trains restait assez voisin du régime prévu par l'arrêté de 1914, sauf sur quelques points : amplitude, quatorze heures (au lieu de seize); grands repos à la résidence, douze heures, hors résidence neuf heures; quatre-vingt-dix heures de service par décade et un repos décadair de trente-six heures au moins portant sur deux nuits commençant à 20 heures au plus tard et finissant à 8 heures au plus tôt.

Il n'était pas porté atteinte à la journée de dix heures.

L'année suivante, au Congrès de Clermont-Ferrand, la journée de huit heures donnait lieu à un débat confus d'où il ressortait que les congressistes envisageaient la réforme comme nécessaire, mais n'étaient pas fixés sur les règles à proposer. La plupart demandaient qu'on commençât par huit heures et demie; d'autres estimaient qu'on devait

attendre au moins un an après la fin de la guerre avant de songer à réduire la journée. Finalement, l'assemblée se rallia au projet, élaboré par le 25^e Congrès du Syndicat national sur l'initiative de la Fédération, et libella ses revendications dans le sens conseillé par le secrétaire de la Fédération. Voici celles des agents des trains :

« Les agents des trains posent, dès à présent, le principe de la journée de huit heures pour tous les cheminots et ils se déclarent décidés à obtenir, dans le plus bref délai possible, satisfaction à cette revendication d'ordre général.

« En fait, et en tenant compte des circonstances actuelles, votre Commission vous propose le projet de réglementation ci-après... »

Ce projet reproduisait à peu près les dispositions adoptées l'année précédente à Avignon : Journée de dix heures, amplitude quatorze heures, grands repos à la résidence douze heures, hors résidence neuf heures, repos périodiques sur deux nuits entre 20 heures et 8 heures, deux repos périodiques ne pouvant être séparés par un intervalle de plus de dix-huit jours.

Tel était, six mois avant l'armistice, l'état d'esprit du personnel des chemins de fer. Il demandait la journée de huit heures dans le plus bref délai possible, mais ce mot de « possible » n'excluait pas une certaine attente. En nous basant sur les paroles du

secrétaire de la Fédération, nous pensons que les agents de chemins de fer auraient accepté sans murmures un régime de dix heures pendant la première année de paix. Ce délai aurait permis d'étudier, avec le calme voulu, l'application de la journée de huit heures aux diverses catégories de travailleurs.

Mais, comme nous l'avons dit, une véritable fièvre régnait au lendemain de la victoire; l'enthousiasme pour les réformes sociales n'était pas particulier à la France. On entrevoyait une réglementation internationale du travail; les agents des chemins de fer anglais réclamaient les huit heures, les Italiens aussi; ceux des Etats-Unis ne la souhaitaient pas moins ardemment. Les aspirations du monde ouvrier étaient impétueuses. Les Assemblées législatives auraient dû jouer alors un rôle modérateur; elles furent entraînées. Quelques voix compétentes voulurent mettre en garde le Pays, en lui faisant entrevoir la crise dont souffraient les transports et qui ne manquerait pas de s'aggraver; elles ne furent pas entendues.

Le 23 avril 1919 la journée de huit heures était établie en France. Tandis que la plupart des lois ouvrières précédentes mentionnaient qu'elles ne visaient pas telle ou telle catégorie de profession, la loi du 23 avril n'excluait personne et s'appliquait à tous les travailleurs.

Des règlements d'administration publique de-

vaient fixer, pour chaque cas d'espèce, les modalités d'application.

Avant d'aborder l'étude de celui qui concerne les chemins de fer, disons qu'en attendant le régime transitoire, le Ministre avait prescrit la remise en vigueur des règles des arrêtés antérieurs à la guerre.

Nous avons vu que les réseaux avaient pris cette initiative au cours même de la guerre. Mais les instructions ministérielles insistaient surtout pour qu'on reprît l'envoi des roulements au contrôle et le relevé des dérogations.

Les Commissions paritaires

L'application de la loi du 23 avril 1919 toucha rapidement, dans les chemins de fer, les catégories d'agents dont le service était facilement conciliable avec les obligations nouvelles : ouvriers des ateliers, des dépôts, des entretiens, brigades de poseurs de la voie et une grande partie du personnel des bureaux.

Pour les autres catégories, notamment pour les mécaniciens et agents des trains, la chose n'était pas si aisée.

L'arrêté du 24 avril 1919 portant règlement d'administration publique sur l'application de la loi de huit heures aux employés de chemin de fer avait prévu, pour étudier et résoudre les problèmes aussi multiples que l'étaient les fonctions, des Commissions paritaires.

Le nom l'indique, c'était des Commissions où les représentants du personnel et les délégués des réseaux devaient siéger en nombre égal.

Une Commission paritaire supérieure était constituée au Ministère des Travaux Publics, sous la pré-

sidence du Directeur des Chemins de fer; elle comptait un délégué des Réseaux, un représentant du personnel.

Des Sous-Commissions paritaires régionales composées de deux représentants du réseau intéressé dont le chef de service régional ou son délégué, et de deux représentants du personnel appartenant au même service et à la même région étaient chargées, au chef-lieu des sections ou des arrondissements, d'examiner les difficultés de détail que peut soulever, au point de vue local, la mise en application des conclusions de la Commission paritaire supérieure.

Il était dressé des procès-verbaux. En cas de désaccord au sein d'une Sous-Commission locale, l'affaire était portée devant une Sous-Commission centrale composée de membres appartenant à la Commission paritaire supérieure du réseau intéressé. Si le désaccord persistait, la question était soumise à la Commission paritaire supérieure elle-même.

Dès le mois de mai, la Commission paritaire fut à l'œuvre. Les projets qu'elle élaborait quant aux règles de travail à adopter pour chaque catégorie étaient portés à la connaissance du personnel sous forme de conclusions.

Les conclusions relatives aux agents ambulants ne sortirent pas les premières.

On se rend compte des difficultés éprouvées à éta-

blir un service de manière à utiliser les agents ambulants aussi près que possible du maximum de huit heures sans aller au delà. Pour ce personnel, plus on réduit la durée du travail, plus il est difficile d'approcher, dans la pratique, du maximum permis.

Néanmoins, comme il était nécessaire de réduire sans retard, pour se conformer à l'esprit des instructions, la journée de tous les agents, quels qu'ils fussent, on recourut, pour les agents ambulants, à une réforme partielle qui devait permettre d'élaborer les dispositions définitives.

Les mécaniciens et les agents des trains ont ainsi vécu quelques mois sous un régime provisoire.

La conclusion n° 13, en date du 7 juin 1919, contenait les dispositions suivantes :

Régime transitoire. — A titre transitoire, et en attendant l'établissement du régime définitif, le régime actuellement en vigueur est modifié comme suit :

.

2° Pour les agents des trains :

La journée de travail effectif ne dépassera pas, en moyenne, neuf heures au lieu de dix sur une amplitude maxima de quatorze heures au lieu de dix-sept;

Le repos hors résidence ne sera pas inférieur à

huit heures au lieu de sept, et le repos à la résidence ne sera pas inférieur à douze heures au lieu de neuf;

Le grand repos décadaire à la résidence ne sera pas inférieur à trente-six heures au lieu de vingt-sept;

3° Pour tous les agents ci-dessus visés, et sous réserve des modifications résultant des deux paragraphes précédents, les arrêtés du 28 mai 1914 seront mis en vigueur;

4° Les dispositions ci-dessus seront appliquées au plus tard à partir du 15 juin aux services facultatifs, et à partir du 1^{er} juillet aux services réguliers.

« *Observations.* — Les Réseaux tiennent à faire noter que, s'ils ont accepté la présente conclusion ci-dessus, ils ne se dissimulent pas que les mesures nouvelles entraîneront une réduction du rendement de leurs moyens d'action qui peut atteindre, sur certains réseaux, 5 à 10 0/0 et pourra obliger à restreindre le service marchandises et à ajourner les améliorations du service voyageurs malgré les engagements pris à l'égard de l'Administration et du Public.

Ils demandent qu'il soit pris acte de leurs réserves. »

Cette conclusion prévoyait la mise en vigueur des

arrêtés de 1914 qu'elle modifiait d'ailleurs profondément aux points de vue : moyenne du travail, amplitude, grands repos à la résidence et hors résidence, durée du repos décadaire. Elle inaugurait une sorte de système de paliers tel que l'avait essayé la loi du 30 mars 1900, mais avec des étapes fort courtes.

En présence de ces mesures, les Réseaux faisaient toutes réserves quant aux résultats qu'elles pouvaient entraîner pour la régularité de l'exploitation.

Très peu de jours après, la conclusion n° 15 venait ajouter au régime transitoire de l'Arrêté du 28 mai 1914, déjà retouché largement, une modification nouvelle : les maxima prévus pour les intervalles entre deux repos périodiques consécutifs étaient réduits de vingt à dix jours.

Le 25 juin, la conclusion n° 18 annonçait un régime définitif sur les bases suivantes :

Durée du travail effectif entre deux repos périodiques : moyenne, huit heures.

Amplitude : la même que celle de la conclusion n° 13 : quatorze heures.

Journée de travail (effectif) : neuf heures au maximum, avec autorisation de dépasser cette limite deux fois au plus dans une période et six fois au plus dans un mois sans dépasser dix heures.

Grands repos hors et à la résidence : rien de

changé sur la conclusion n° 13 : huit heures et douze heures.

Repas de trente minutes après six heures de travail au plus lorsque la durée du travail excédera huit heures.

Nombre de jours de travail entre deux grands repos consécutifs : neuf au maximum. On pourra aller à dix à condition que la période de travail suivante ne comprenne pas plus de huit jours.

Grand repos périodique à la résidence : minimum trente-six heures, déjà fixé par la conclusion n° 13.

Ces règles, prévues à l'origine pour les mécaniciens et chauffeurs furent étendues aux agents des trains par la conclusion n° 29. Une conclusion ultérieure devait faire connaître la date d'application du régime définitif.

La rédaction adoptée dans la conclusion n° 18 a été insérée sans changement dans les articles 2 et 3 de l'Arrêté du 8 novembre 1919.

Comme complément à la conclusion n° 18, la conclusion n° 24 du 4 juillet prévoyait que deux repos hors résidence pouvaient être pris consécutivement, mais pas plus d'une fois entre deux grands repos périodiques; dans ce cas, les deux repos consécutifs hors résidence ne pouvaient être ni l'un ni l'autre inférieurs à neuf heures.

Les repos périodiques devaient être placés sur deux nuits, consécutives, la première commençant

au plus tard vers 22 heures, la deuxième finissant au plus tôt vers 6 heures. Leur nombre était déterminé, dans l'année, suivant une moyenne de : un par six jours de travail et à raison de quatre par mois dont deux pouvaient être réunis pour constituer un repos double de 62 heures.

La conclusion n° 28, prise au milieu de juillet, décidait que le temps de disposition à domicile serait compté pour un quart dans la durée du travail entre grands repos, sans qu'il soit tenu compte des temps à disposition d'une durée inférieure à quatre heures.

Enfin, la conclusion n° 29 décidait qu'il ne pourrait y avoir deux repos consécutifs hors résidence; que le temps de réserve en gare serait compté pour sa totalité dans le calcul du travail effectif entre deux grands repos périodiques, et dans l'amplitude de la journée de travail; que, dans la durée du travail de la journée, les trois premières heures de réserve seraient décomptées seulement pour un tiers si l'agent partait au cours de sa période de réserve, que, dans le cas contraire, elles seraient décomptées entièrement.

La même conclusion annonçait que les diverses règles prévues pour le régime définitif devaient être appliquées, au plus tard, le 1^{er} septembre 1919 pour le service facultatif, le 1^{er} octobre 1919 au service régulier.

Il y a deux points sur lesquels l'accord n'avait pu se faire au sein des Commissions paritaires et que les conclusions fixant le régime définitif n'avaient pas encore visés : c'était l'amplitude de la journée de travail et la durée du repos à la résidence; ces deux points en étaient restés aux chiffres de la conclusion n° 13 qui ne prévoyait qu'un régime transitoire et indiquait : pour l'amplitude quatorze heures, pour le grand repos à la résidence douze heures.

Ils firent l'objet d'une communication en date du 19 août 1919, du Président de la Commission paritaire faisant connaître que cette difficulté avait donné lieu à une étude spéciale qui avait été soumise au Ministre des Travaux Publics, et qu'il convenait :

« 1° D'attendre pour fixer le régime définitif à adopter pour l'amplitude et la durée du repos à la résidence des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains que soit connu le résultat de l'étude ci-dessus visée et qu'en puissent être tirées les conclusions qu'elle comportera;

2° Qu'à titre provisoire, en attendant les résultats de cette étude, les règles à appliquer, dans les délais indiqués par la conclusion n° 29, à l'amplitude du travail et à la durée du repos à la résidence pour les agents des trains, soient les suivantes :

a) La durée maximum de l'amplitude sera de

douze heures; elle pourra être portée à quatorze heures pour permettre le retour à la résidence.

b) La durée minimum d'un repos à la résidence sera de quatorze heures; elle pourra être réduite à douze heures, mais, en ce cas, une compensation égale sera donnée aux agents sur le repos à la résidence qui précède ou qui suit, étant entendu que, pour les services facultatifs, cette compensation portera uniquement sur le repos qui suit. »

C'était l'acheminement, pour les deux questions, vers le régime définitif qui a arrêté : douze heures au maximum pour l'amplitude, quatorze heures au minimum pour le repos à la résidence.

Quelques détails devaient être réglés par la suite : c'est ainsi qu'en septembre, la réduction du dixième dont on avait continué à frapper les parcours haut-le-pied fut supprimé totalement; en octobre, le minimum de trente-six heures prévu pour le repos périodique était élevé à trente-huit heures.

Ainsi fut élaboré, aujour le jour, l'ensemble d'une réglementation que l'arrêté du 8 novembre 1919 allait adopter et rendre officielle.

Au cours des pourparlers, les représentants des Réseaux ne manquèrent pas de mettre en garde contre les conséquences possibles du régime qu'on instaurait. Ils redoutaient, à juste raison, de ne pouvoir faire face, avec la production réduite que fournirait désormais le personnel, à la lourde contribu-

tion qu'ils étaient tenus d'apporter au relèvement économique de la France mutilée. Un an au moins, un an de labeur pour tout remettre d'aplomb; ensuite, on serait venu, l'esprit plus tranquille, à l'adoucissement mérité; il semble que cette solution pouvait être raisonnablement admise.

Deux fois au moins, les Réseaux prirent publiquement des réserves : devant la Commission sénatoriale, le 2 juillet, et par la lettre au Ministre du 14 novembre 1919.

Le mouvement d'opinion était trop fort. Les délégués de la Fédération Nationale maintinrent fermement leur point de vue. Devant les Commissions paritaires, devant les Commissions parlementaires, devant le Ministre lui-même, ils montrèrent très sincèrement qu'ils entendaient exiger l'application de la nouvelle loi sans délai. Il semble bien que la cause fût gagnée d'avance auprès des Pouvoirs publics.

Seule fut accordée une tolérance qui devait être d'une durée aussi courte que possible, et qui permettait la non-application intégrale des règles de l'Arrêté. Elle n'en excluait nullement la mise en vigueur puisque les dérogations qui seraient produites en vertu de cette tolérance devaient être portées à la connaissance de l'Administration. En outre, les rémunérations établies comme compensation aux dérogations devaient être allouées immédiatement, même pour les dérogations résultant de la tolérance.

L'Arrêté du 8 Novembre 1919

Le préambule vise : la loi du 15 juillet 1845 dont les dispositions qui nous intéressent sont déjà connues;

Le décret du 11 novembre 1917 qui a remplacé l'Ordonnance du 15 novembre 1846 et dont l'article 91 énonce que :

« Le Ministre détermine, la Compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il juge nécessaires à la sécurité de l'exploitation. » ;

L'avis du Conseil d'Etat du 9 avril 1884;

L'Arrêté du 28 mai 1914, le dernier en date avant celui qui va instituer la réglementation nouvelle;

Les conclusions de la Commission paritaire, dont nous avons donné des aperçus;

Il mentionne que les Réseaux ont été entendus; l'énumération comprend tous les Réseaux d'intérêt général.

ARTICLE PREMIER

« A partir du 15 novembre 1919, sur les Réseaux
« de l'Etat, du Nord, de l'Est, d'Orléans, du Paris-
« Lyon-Méditerranée, du Midi et des ceintures de
« Paris, la durée du travail et des repos des agents
« des trains sera réglée par l'ensemble des disposi-
« tions suivantes qui abrogeront et remplaceront
« les arrêtés en vigueur. »

A partir du 15 novembre...

Un délai extrêmement bref était imparti aux Réseaux.

Sans doute, n'étaient-ils pas pris au dépourvu, puisque depuis le mois de mai, les travaux des Commissions paritaires mettaient sur pied la nouvelle réglementation, puisqu'un régime transitoire avait été appliqué de manière à préparer la voie à la réforme complète et que, dans cet intervalle, ils avaient pu arrêter leurs prévisions, élaborer une organisation, enfin être prêts à appliquer le régime nouveau.

C'est bien ainsi qu'en théorie les choses devaient se passer, mais en fait?

Il importe de dire quelques mots des mesures qu'exige une réforme de cette importance.

Des modifications aux règles de travail d'un personnel aussi flottant que celui des trains demandent une étude minutieuse des résultats qui suivront, étude d'autant plus longue que les sujétions du Réseau sont plus graves, le personnel plus nombreux, les lignes en exploitation plus étendues, la quantité de trains plus élevée.

1° L'amélioration des conditions de travail se traduit, bien entendu, la production devant rester la même, par un accroissement de l'effectif.

Il faut donc prévoir un élargissement général du cadre.

Dans quelle mesure? C'est là qu'intervient l'examen approfondi, ligne par ligne, résidence par résidence; pour chacune d'elles, il faut faire jouer les nouvelles règles de travail. La tâche est fort longue; le résultat de l'étude est matérialisé par un graphique : c'est ce document qui donne une idée au moins approximative de l'augmentation d'effectif à prévoir sur chaque point.

L'effectif étant connu, il faut le réaliser et incorporer des agents au cadre des trains. On ne doit pas les choisir à la légère, à cause du rôle qu'ils ont à remplir. Ils doivent posséder toutes les notions requises pour le maintien de la sécurité et être capables de les appliquer sans hésitation.

Les Réseaux ont toujours, dans le personnel des gares, un noyau d'agents formés à l'avance et prêts

à fonctionner au service des trains. Si ce noyau est suffisant pour combler les vides accidentels, il n'est qu'une goutte d'eau parmi le personnel considérable qu'il a fallu ajouter à celui existant, afin d'appliquer des règles de travail aussi larges pour l'employé.

De là, nécessité de former un contingent important de conducteurs. La formation d'un bon conducteur exige trois mois; celle d'un chef de train, six mois.

2° La mise en marche de l'organisation nouvelle entraîne des retouches aux résidences d'un même Réseau ou d'une même section d'un Réseau. Des sujétions différentes dans la durée du service peuvent faire qu'un point de relais autrefois important ne sera plus que faiblement utilisé, le relais étant porté à une autre gare. Ainsi, la résidence A aura désormais besoin de vingt agents alors qu'elle en avait trente; à la résidence B qui en possède quarante-cinq, il en faudra dorénavant soixante. On passera à B les dix hommes qui sont de trop à la gare A et il faudra y adjoindre cinq agents nouveaux.

Cet équilibre à établir entre les divers relais de conducteurs, dans l'intérêt du service, et les mutations qui en sont la conséquence demandent du temps.

On voit qu'il fallait plus d'une semaine pour opérer un changement aussi radical.

L'Arrêté du 4 novembre 1899, dont les dispositions ne représentaient pas, avec les règles suivies en pratique jusqu'alors, une différence aussi grande que celle qui sépare les conditions de travail de la journée de huit heures d'avec les conditions antérieures, l'Arrêté du 4 novembre 1899 donnait un délai de six mois.

L'Arrêté du 28 mai 1914 qui ne faisait à peu près que codifier des règles généralement suivies depuis un certain temps, n'était applicable que sept mois après sa publication.

Encore les Réseaux étaient-ils, en 1899 et en mai 1914, dans une situation que nous pouvons appeler saine vis-à-vis de celle de 1919.

Décimés en personnel, en matériel, après l'effort inouï de cinq ans de guerre; obligés d'accroître, s'il était possible, cet effort, pour sauvegarder l'économie du pays, restaurer la circulation des richesses, aider à l'essor nécessaire de la production, les chemins de fer avaient, en 1919, une tâche immense.

Et quels moyens? Un recrutement momentanément tari.

Seuls les volontaires prélevés sur les armées, dont la bonne volonté était évidente, mais l'adaptation difficile.

Un cadre dont les éléments les plus anciens, c'est-

à-dire les plus expérimentés, s'étaient usés au labeur pendant la guerre, avaient un rendement affaibli, une aptitude moins grande à faire l'instruction des débutants. Voilà pour le personnel.

Au point de vue du matériel, un délai assez prolongé était nécessaire pour mettre en service les installations nouvelles qu'allait exiger l'augmentation des effectifs : création de postes, agrandissements des anciens.

Nous avons vu qu'une tolérance était accordée, qui permettait de surseoir un moment à l'application intégrale des règles de l'arrêté ; en fait, le 1^{er} avril 1920, les règles étaient toutes en vigueur.

A notre avis, l'arrêté aurait pu fixer, pareil à celui de 1914, un délai de plusieurs mois et déterminer, par exemple, le 1^{er} juillet comme point de départ du nouveau régime.

ARTICLE 2

Premier alinéa :

« Dans chacune des périodes s'étendant entre
« deux journées de grand repos périodique succes-
« sives, la durée du travail effectif ne doit pas dé-
« passer huit heures en moyenne par jour. Pour
« déterminer cette moyenne de travail, on déli-
« mite la période de travail en la faisant commen-
« cer à la fin de la journée comptée de 0 à 24 heures
« qui se trouve comprise entièrement dans le grand
« repos précédant la période de travail et en la
« faisant se terminer au début de la journée, comp-
« tée de 0 à 24 heures, qui se trouve comprise en-
« tièrement dans le grand repos suivant la période.
« On divise le total du travail compris dans la pé-
« riode ainsi définie par le nombre de jours com-
« pris dans cette période. »

Ce texte est d'une lecture rébarbative, bien qu'ex-
pliquant une opération très simple.

On peut reprocher à ses auteurs de n'avoir pas
maintenu, au corps de l'article, la dénomination de
« grands repos périodiques » adoptée au début. On
y eût gagné en clarté. L'épithète de périodique dési-
gne mieux ce que nous appellerions, par une ana-

logie tirée du commerce, le repos hebdomadaire (1), par opposition au grand repos qui sépare deux journées de travail, l'expression grand repos s'opposant elle-même à celle de petits repos, qui sont les interruptions du travail effectif au cours de la même journée.

Cette terminologie un peu compliquée est due évidemment au genre très particulier de travail qui nous occupe.

En trois parties, le premier alinéa fixe la moyenne de travail et donne la manière de la calculer.

1° La moyenne du travail ne doit pas dépasser huit heures par jour. Voilà l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des trains. Ces travailleurs feront huit heures par jour, et, comme dans les régimes passés, cette durée sera prévue sous forme de moyenne, parce qu'il est impossible de la déterminer absolument.

2° La moyenne est à faire dans la période de travail. Nous dirions, toujours par analogie avec le

(1) Les termes de comparaison, usités au cours de cet exposé, avec les règles applicables au commerce et à l'industrie, ne viennent que pour faciliter l'intelligence du texte. Ils ne doivent pas être pris à la lettre. Le repos hebdomadaire n'est pas, ici, le jour qui suit six jours de travail et il n'a jamais été, jusqu'à présent, question de dimanche dans la réglementation du travail des agents de chemin de fer.

Cf. Loi 13 Juillet 1906, art. 17.

commerce, dans la semaine, du dimanche au dimanche.

Seulement, pour nous, la période de travail n'est pas une semaine. Qu'est-elle? La suite de l'alinéa en donne la définition.

La période est délimitée par les deux repos périodiques qui l'entourent. Le repos périodique est comparable au laps de temps qui s'écoule du samedi soir au lundi matin pour les ouvriers et employés visés par la loi du 13 juillet 1906. Il sera analysé plus loin, à l'article 3.

La première journée de la période commence à minuit à l'instant où finit celle qui est comprise entièrement dans le repos périodique; c'est, si l'on veut, le lundi. Chaque jour de la période correspond ainsi exactement, au jour civil et le dernier finit à minuit, à l'heure où commence la journée qui est placée entièrement dans le repos périodique suivant.

Il y a ainsi entre les repos périodiques un nombre entier de jours. Ce nombre peut d'ailleurs varier. Dans la semaine de l'employé de la nouveauté, il y a toujours six journées; dans la période de travail de l'agent des trains, le nombre n'est pas uniforme, il peut aller jusqu'à dix jours, ainsi qu'on le verra: il peut descendre au-dessous de six : rien dans l'arrêté ne s'y oppose.

3° Quel que soit ce nombre, c'est par lui qu'est

divisé le total du travail effectué dans la période. Ce total est exprimé en heures, additionnées au jour le jour.

Le quotient représente la moyenne journalière : elle peut atteindre huit heures, elle ne doit pas les dépasser.

Deuxième alinéa :

« Lorsqu'un grand repos comprendra entièrement
« deux journées de 0 à 24 heures, bien qu'il ne
« compte que pour un repos simple, la journée dite
« de repos sera la seconde. »

Il s'agit encore du repos périodique et d'un cas tout à fait spécial au service des agents ambulants; mais, comme nous l'avons remarqué plus haut, il aurait été préférable que l'arrêté parlât d'un grand repos périodique et non simplement d'un grand repos.

Le cas est rare. Il ne peut être qu'accidentel : il n'existe pas de repos périodique prévu comportant deux journées de zéro à vingt-quatre heures, encore que l'arrêté ne défende pas d'en prévoir; ce serait mal comprendre l'utilisation du personnel.

Mais le service de réserve peut donner lieu à l'application de cette disposition. Voici comment :

Un agent de réserve accomplit, le 8 mars, par exemple, la dixième journée de la période de tra-

vail. Le train par lequel il rentre à sa résidence doit arriver normalement à 20 heures; un incident provoque un retard de trois heures et l'agent ne termine son service qu'à 23 heures. Le repos périodique ne peut plus être différé (parce qu'une période doit contenir au plus dix jours de travail. *Cf.* art. 3), et, d'autre part, ce repos doit commencer au plus tard vers 22 heures (*Cf.* art. 3). L'agent n'est donc pas rentré dans les conditions voulues pour prendre son repos périodique le 9 mars; le repos périodique officiel commencera seulement le 9 mars vers 16 heures, comprendra entièrement la journée du 10 pour se terminer le 11 vers 6 heures.

Comme, en fait, l'agent cesse tout travail le 8 mars à 23 heures, il aura un repos périodique simple portant sur deux journées de 0 à 24 heures et d'une durée de cinquante-cinq heures, au lieu de trente-huit heures (art. 3); l'agent bénéficiera donc d'un supplément de dix-sept heures.

Sans cette disposition, insérée à l'article 2, il aurait pu arriver que le personnel chargé de la commande des conducteurs, considérant que l'agent avait à peu près joui de ses deux nuits consécutives et que, d'autre part, il avait un repos périodique prolongé, comptât comme repos périodique la première journée et remit l'agent en service aussitôt après minuit, la deuxième journée terminée. L'obligation de compter comme repos la deuxième jour-

née interdit d'utiliser l'agent avant six heures du matin.

En tout état de cause, il est assuré d'avoir deux nuits complètes.

Cette situation, nous l'avons dit, se rencontre plutôt à la réserve. Elle pourrait se présenter dans les roulements, car on peut également envisager le cas d'une brigade dont la période comporterait dix jours, rentrant à sa résidence le soir du dixième jour par un train dont l'arrivée est prévue à 21 h. 30, par exemple. Un retard d'une heure empêcherait cette brigade de commencer son repos périodique au moment fixé par l'arrêté, de sorte qu'il faudrait lui allouer une deuxième journée. Si elle est rentrée le soir du 8 mars, elle ne devra être commandée que le 11 à partir de 6 heures.

Mais, dans le service régulier (ou de roulement), on peut pallier cette difficulté à condition de laisser, à la dernière journée de la période, une marge suffisante entre l'heure de rentrée des agents et 22 heures. Cette marge sera, par exemple, d'une heure et demie à deux heures pour un roulement ne comportant que des trains de voyageurs; elle sera un peu plus importante pour les roulements de trains de marchandises, plus sujets à retard. La pratique renseigne les agents chargés d'établir les roulements.

Troisième alinéa :

« Lorsqu'un grand repos sera double et comptera
« pour deux repos, on opérera comme pour les re-
« pos simples, mais en limitant la période de tra-
« vail au commencement du groupe de deux jour-
« nées comptées de 0 à 24 heures, qui sera entière-
« ment compris dans le grand repos et en commen-
« çant celle qui suit à la fin de ce même groupe de
« deux journées. »

Ce grand repos double comptant pour deux repos périodiques est encore quelque chose de bien spécial au travail des ambulants.

C'est le corollaire des dispositions de l'article 3, qui seront examinées à leur place : l'agent des trains peut faire neuf journées de travail consécutives entre deux repos périodiques. Prenons le mois à son début :

Du 1^{er} au 9, période de travail; le 10, repos périodique; du 11 au 19, travail; le 20, repos; du 21 au 28, ou du 21 au 29, travail; les 29 et 30, ou les 30 et 31, repos.

Il faut prévoir la possibilité de grouper deux repos périodiques pour que l'agent ait ses quatre repos dans le mois (*Cf. art. 3, in fine.*)

Il va de soi que les quatre repos peuvent aussi bien être pris isolément.

Dans le cas de repos groupés, ce repos double

délimite les périodes de travail de la même manière que les délimite un repos simple. C'est le premier des deux jours qui arrête à 0 heure la période de travail précédente. Quant à la période suivante, elle commence à la fin du deuxième jour, soit quarante-huit heures après la fin de la précédente.

Quatrième alinéa :

« Le temps de travail qu'un agent aura à fournir
« entre l'expiration de son dernier repos à la rési-
« dente et le grand repos périodique qui le suit, ne
« sera pas compté pour moins de trois heures dans
« le total du travail de la période. »

Un exemple est indispensable à l'intelligence de ce texte.

Supposons un agent arrivant à l'expiration de sa période de travail et rentrant à sa résidence le dixième jour à cinq heures du matin. Il doit être mis en repos périodique, et ce repos pourra commencer le soir, vers 22 heures (art. 3), pour finir le surlendemain à midi, après 38 heures de durée, ou bien vers 16 heures pour finir, après la même durée, le surlendemain vers 6 heures.

Dans ce dernier cas, le repos va être prolongé du temps compris entre cinq heures du matin et seize heures, donc de onze heures, et durera réellement quarante-neuf heures.

Dans le premier cas, si le repos de l'agent n'est pas interrompu depuis 5 heures du matin jusqu'à 22 heures, le repos périodique se trouvera porté en fait à cinquante-cinq heures; mais on a ici la faculté de le rompre. En effet, rentré à 5 h., l'agent est *bon* après quatorze heures de grand repos, c'est-à-dire à 19 heures; il peut donc être utilisé encore, avant le commencement de son repos périodique et celui qui le commande dispose de trois heures pour le faire travailler. On l'occupera, par exemple, à une petite tournée de banlieue; aller et retour de trains ne dépassant pas vingt kilomètres de distance du point d'attache de l'agent; cela peut donner un service effectif d'une heure et demie environ. A sa rentrée, vers 21 heures ou vers 22 heures, l'agent commencera son repos périodique; on pourra le remettre en service le surlendemain vers 11 heures du matin ou vers midi et il aura pris trente-huit heures de repos. Le petit travail confié à l'agent avant son repos périodique a créé une solution de continuité entre le grand repos journalier et le repos périodique; sans cela, le repos périodique aurait eu une durée excessive.

C'est cette courte période de travail que vise le quatrième alinéa de l'article 2 pour la compter invariablement de trois heures dans le total du travail de la période. (De trois heures, si le travail fait réellement est inférieur à ce chiffre bien entendu.)

Si l'agent avait déjà soixante-quinze heures de travail effectif et qu'on lui donne un service d'une heure, avant son repos périodique, c'est soixante-dix-huit heures qui devront être imputées comme service.

Cette disposition est intéressante dans le cas où un agent qu'on voudrait utiliser ainsi aurait déjà soixante-dix-sept heures trente de travail effectif par exemple. Les trois heures à compter lui donneraient quatre-vingts heures trente, soit, pour une période de dix jours, huit heures trois de travail journalier; il y aurait dérogation. L'agent ne pourrait donc pas être utilisé.

En pratique, cette situation se présente rarement.

Cinquième alinéa :

« L'ensemble des périodes de travail comprises
« entre deux grands repos consécutifs ne doit pas
« contenir plus de neuf heures de travail effectif;
« exceptionnellement des durées de travail journalier excédant neuf heures, sans dépasser dix
« heures, peuvent être admises, mais au plus deux
« fois entre deux repos périodiques successifs et six
« fois par mois. »

Les périodes de travail d'un agent ambulant, au cours de la même journée, peuvent être multiples.

L'employé de commerce en a deux, l'ouvrier du bâtiment en a deux; le facteur des postes peut en avoir davantage, mais n'est-il pas un peu, lui aussi, un agent ambulant?

Toutefois, la multiplicité a une limite; il faut un arrêt de plus d'une heure trente dans le travail pour interrompre la période de travail et constituer un petit repos (art. 5). Trois petits repos d'une heure trente-cinq chacun feraient un total de quatre heures quarante-cinq; il resterait, sur une amplitude égale à douze heures, sept heures quinze de travail effectif; réparties en quatre périodes, ces sept heures quinze feraient de bien petites tournées; cela peut se produire cependant. Mais si l'on avait quatre petits repos d'une heure trente-cinq chacun, ils feraient ensemble six heures vingt; il n'y aurait alors que cinq heures quarante de travail pour une amplitude de douze heures, divisé en cinq périodes, ce temps donnerait une heure huit par période. Nous ne connaissons pas de journée de travail disposée de cette sorte dans les roulements; mais il ne serait pas interdit d'en avoir.

Cet exposé n'a rien que de théorique, seulement nous avons voulu montrer que le nombre de périodes de travail ne peut guère dépasser cinq dans la journée.

Par contre, la période peut être unique, et ce cas est beaucoup plus fréquent. Très nombreux sont les

agents, des roulements ou de la réserve, qui commencent et finissent leur journée de travail avec le même train si le parcours dure de six à sept heures.

Que les périodes soient multiples ou qu'il n'y en ait qu'une, leur ensemble ne doit pas comporter un travail effectif de plus de neuf heures. Le régime nouveau n'a pas admis, plus que les régimes antérieurs, le maximum exclusif de M. Berteaux. Nous avons une moyenne : huit heures, et aussi un maximum : neuf heures, qui coupe court à tout l'arbitraire redouté par les auteurs du projet de 1897.

La marge d'une heure est indispensable à l'organisation du service, car qui dit moyenne dit milieu. Si huit heures est un milieu, il faut qu'on puisse osciller autour.

Ce n'est pas tout. Le service des agents des trains a des besoins si divers qu'on a dû prévoir encore un allongement exceptionnel : il est aussi d'une heure et il peut se produire deux fois seulement dans la période comprise entre deux repos périodiques et, dans le mois, six fois au plus. Nous en arrivons à un maximum absolu et exceptionnel de dix heures, alors que le maximum normal est neuf heures.

On remarquera qu'aujourd'hui le dépassement du maximum normal n'est subordonné qu'aux besoins du service, tandis que dans les dispositions auto-

risées en 1903 l'allongement de trente minutes au delà des deux heures trente avait pour condition le retour de l'agent à sa résidence.

Sixième alinéa :

« Lorsqu'une durée de travail supérieure à neuf heures sera prévue, les raisons motivant ce dépassement seront portées à la connaissance du personnel intéressé. »

L'arrêté veut néanmoins que l'agent sache pour quoi on lui demande de travailler plus de neuf heures. Rien à faire pour la réserve, où les dépassements ne sauraient être connus à l'avance; mais dans les roulements, où les nécessités du service auraient amené à introduire un ou deux dépassements, l'explication de cette mesure sera insérée.

En général, il s'agit bien de faciliter le retour d'un agent à sa résidence. Cette raison est mentionnée deux fois sur trois, à peu près. Toutefois, le dépassement pourrait être motivé encore par une nécessité du service, si par exemple la relève obligatoire, avant neuf heures de travail, d'un agent accompagnant un train de neuf heures trente de parcours avait pour conséquence de déplacer un collègue dans des conditions dispendieuses, c'est-à-dire d'entraîner une mauvaise utilisation de ce dernier agent.

Septième alinéa :

« L'ensemble des périodes de travail et de repos
« comprises entre deux grands repos consécutifs
« (amplitude de la journée de travail) ne doit pas
« avoir une durée supérieure à douze heures. »

Nous avons déjà fait intervenir la notion d'amplitude dans nos précédents commentaires. On la comprend sans peine. C'est la première fois, croyons-nous, que le mot est introduit dans un arrêté visant les agents de chemins de fer; il est heureux parce qu'il désigne avec brièveté le temps compris entre deux grands repos consécutifs.

Dans la plupart des établissements commerciaux et industriels, l'amplitude est aujourd'hui de dix heures : le travail comportant deux périodes de quatre heures chacune séparées par deux heures pour le déjeuner.

Au service des trains, il fallait évidemment une amplitude plus grande, puisque le travail peut aller jusqu'à neuf, voire jusqu'à dix heures.

Elevée à douze heures, n'est-elle pas encore un peu limitée? Nous savons que, sur ce point, l'accord fut difficile dans les commissions paritaires; nous n'en sommes pas surpris. Les réseaux voyaient le péril. Après avoir étudié les règles de travail une à une, nous pensons que l'amplitude de douze heu-

res est la sujétion la plus étroite qui ait été imposée à l'employeur.

Dans le calcul de l'amplitude, peu importe le temps de repos, peu importe la quantité de travail effectif. Lorsque l'agent accomplit son travail journalier d'une seule traite, l'amplitude et le travail effectif ont une durée commune. Par contre, il peut arriver, si le travail est constituée par une série d'accompagnements de faibles parcours, que dans une amplitude relativement forte, le travail effectif soit restreint.

L'esprit serait tenté de prévoir un allongement d'amplitude lorsque la partie repos approche en durée la partie travail (cela peut arriver). Ne pourrait-on pas imaginer un système d'équivalence qui permettrait d'augmenter l'amplitude en raison de la moindre durée du travail effectif? Quelle étrange solution, en effet, que de considérer comme semblables les services de deux agents dont l'un, en dix heures, a été neuf heures en fourgon et l'autre est demeuré le même temps au poste à lire le journal et à dormir.

On n'a pas songé à rectifier cette disposition un peu criante. Dans le nouveau régime, comme dans les anciens, l'amplitude a toujours son origine dès l'arrivée de l'agent à la gare et elle court avec la présence, même si l'agent est inoccupé.

Huitième alinéa :

« La moyenne des amplitudes entre deux grands
« repos périodique successifs ne doit pas être supé-
« rieure à dix heures, sous réserve des inobserva-
« tions accidentelles qui viendraient à se produire
« en fin de période. »

Nous avons indiqué, à la définition de l'amplitude, que douze heures étaient une marge indispensable et même un peu au-dessous du nécessaire, pour le travail des ambulants; mais cette marge, on ne peut l'utiliser qu'accidentellement.

En effet, le huitième alinéa impose une moyenne de dix heures, assimilant parfaitement l'agent des trains aux employés du commerce et de l'industrie, dont nous parlions précédemment. La moyenne est calculée, comme pour la durée du travail, dans l'intervalle compris entre deux grands repos périodiques. Il ne faut donc pas s'élever chaque jour beaucoup au-dessus de dix heures si l'on veut ne pas risquer d'enfreindre la règle. Il n'y a guère qu'au commencement de la période qu'on peut dépasser sensiblement dix heures parce qu'il reste plusieurs jours pour rétablir l'équilibre. Si de forts dépassements se produisent en fin de période, la dérogation est inévitable.

L'arrêté prévoit cela, en mentionnant simplement

une « réserve » pour les inobservations accidentelles.

L'inobservation en fin de période doit être le résultat d'une circonstance fortuite. On ne pourrait pas provoquer sciemment un dépassement à l'un des derniers jours; mais un imprévu peut allonger la neuvième journée de façon telle que la moyenne de l'amplitude dépassera dix heures. Il n'y a pas d'autre exception admise.

Neuvième alinéa :

« Chaque fois que la durée du travail devra dépasser huit heures, la possibilité de prendre un repas devra être laissée aux agents après une période de travail de six heures au plus, le temps alloué pour un repas (trente minutes environ) sera mentionné sur les roulements. »

Voilà une disposition essentielle et qui est pourtant une des moins anciennes dans l'histoire de la réglementation du travail des agents des trains. Nous avons vu qu'en 1900 le projet Monestier la prévoyait et qu'elle fut mise en pratique officiellement, par indication sur les roulements, au cours de 1904.

On demandait jadis aux agents de sept à huit heures de travail avant de leur permettre un repas; maintenant, le temps du repas leur est alloué dès

qu'ils ont travaillé six heures, à condition cependant que la durée du travail prévu excède huit heures. Par conséquent, tant que l'agent ne travaille que huit heures, il n'y a pas de repas. On estime qu'il est possible, même dans le service roulant, de rester cet intervalle sans repas.

En réalité, les parcours d'une traite, durant huit heures, ne sont pas très fréquents; ce sont ceux-là surtout qui seraient pénibles.

Le repas doit être pris à l'arrêt. Naguère, les agents se restauraient pendant la marche du train; cette pratique a été abandonnée en général, sauf impossibilité complète de faire autrement. Il est compréhensible que le repas dans une gare soit infiniment préférable. On s'arrange, d'ailleurs, pour que l'heure du repas coïncide autant que possible avec le passage à un point muni de poste. Là, les agents trouvent réfectoire, réchauds, lavabo; ils peuvent faire une préparation rapide pour ne pas manger froid; ils sont à l'aise et dans des conditions de propreté qui n'existeraient pas s'il fallait installer les accessoires du dîner dans un fourgon.

Le temps à allouer est de trente minutes au moins. Il faut donc un arrêt d'une certaine importance; dans un train de long parcours, il y a peu d'arrêts qui remplissent ces conditions.

Disons toutefois que l'allocation du temps pour repas ne paraît pas présenter trop de difficulté en pratique.

Ce temps doit être mentionné sur les roulements.

A défaut absolu de battement entre deux trains ou d'arrêt suffisant au train considéré, le repas est pris dans le fourgon et le roulement l'indique.

Les repas imprévus, eux, sont pris suivant les possibilités, ou dans un poste; ou dans le fourgon; ou à l'arrêt, pendant un stationnement suffisant dans une gare qui n'a pas de poste.

Le cas arrive, lorsque, parti pour un accompagnement qui doit durer six heures, l'agent, par suite d'un retard de plus de deux heures pris en route, éprouve le besoin de se restaurer avant l'arrivée à destination. Le plus ordinairement, il mange, ou au fourgon, en marche, ou à proximité pendant un garage prolongé de son train.

C'est presque toujours ainsi que prennent leur repas, le cas échéant, les agents de la réserve, puisque, pour ce service, il ne peut pas être prévu à l'avance une interruption pour repas.

ARTICLE 3

Premier alinéa :

« Sont seuls considérés comme grands repos ceux
« ayant une durée ininterrompue de quatorze heu-
« res au moins à la résidence de l'agent et de neuf
« heures au moins hors de la résidence. »

Avec celle qui limite l'amplitude de la journée de travail à douze heures, cette disposition coûte beaucoup à l'organisation du service.

On comprend, du reste, à la lecture de l'arrêté, que les auteurs de la réglementation ont cherché à la rapprocher le plus possible de celle de l'industrie et du commerce, hormis sur les points où le caractère spécial du travail s'y opposait absolument.

Le repos de quatorze heures à la résidence, c'est celui de l'employé de banque, par exemple, qui est libre de six heures du soir à huit heures du matin.

Rappelons que le grand repos à la résidence a été successivement, depuis l'arrêté Baudin, de neuf heures — de douze heures, si c'était en compensation d'une période de travail dépassant douze heures (arrêté 9 mai 1908) — et, au 28 mai 1914, de douze heures uniformément.

Hors résidence, le repos, qui était primitivement de sept heures, puis de huit, est élevé maintenant à neuf heures.

Sous le régime du 4 novembre 1899, il n'y avait pas assez de différence entre les durées des repos hors résidence et à la résidence : sept et neuf heures. Il est légitime que l'agent désire passer plus de temps à sa maison que dans les postes, n'ayant déjà pas l'avantage que possède l'ouvrier sédentaire d'être tous les soirs chez lui. A ce point de vue, l'arrêté du 28 mai 1914, en fixant huit heures d'une part, douze de l'autre, nous paraît avoir établi une proportion assez heureuse. C'est cette proportion qui a été à peu près conservée dans la situation nouvelle; elle ne pouvait pas l'être, d'ailleurs, exactement sans qu'on dût recourir à des fractions d'heures.

Comment entendre les quatorze heures de grand repos à la résidence? L'agent doit-il compter sur quatorze heures à partir du moment où il rentre à sa maison, ou de l'heure de sa rentrée à la gare? Une fois chez lui, peut-il prétendre n'être pas dérangé avant un laps de temps de quatorze heures ou est-il permis de le réveiller, de façon à ce qu'il puisse reprendre son service à l'expiration de la quatorzième heure?

La première question a été résolue sans difficulté: les quatorze heures partent de l'instant où l'agent

arrive à la gare de résidence et y termine son service : on ne peut pas faire autrement, car de quelle manière contrôler la rentrée au domicile ?

La deuxième a été discutée : une interprétation, à notre avis trop libérale, dit qu'il ne faut pas faire appel à l'agent tant qu'il ne s'est pas écoulé quatorze heures depuis sa rentrée, ce qui implique que l'agent ne reprendra son travail que bien après les quatorze heures, car, une fois appelé, il faut qu'il se prépare, qu'il vienne à la gare ; pour peu qu'il habite assez loin, il recommencera seulement après quinze heures. Cette opinion est excessive. L'agent peut être remis en service quatorze heures après sa rentrée et cela suppose qu'on l'appelle avant l'expiration de ce délai afin de lui donner le temps de procéder à sa toilette si on l'éveille et de venir de chez lui. Les heures de l'appel sont déterminées par l'expérience et subordonnées à l'éloignement de la demeure de l'agent.

Les ouvriers et employés de l'industrie et du commerce ne sont pas traités différemment, puisque le temps que dure le retour à la maison, le temps du déjeuner et des préparatifs, le matin, sont bien compris dans les quatorze heures de liberté qu'ont ces travailleurs entre six heures du soir et huit heures du matin.

Deuxième alinéa :

« Toutefois, la durée du repos hors de la résidence pourra être inférieure à neuf heures sans descendre au-dessous de huit heures pour faire rentrer l'agent à la résidence dans les cas de nécessité de service et dans les cas où l'observation du minimum de neuf heures aurait comme conséquence d'entraîner un séjour trop prolongé de l'agent hors de la résidence. »

Nous avons déjà vu cette disposition autrefois. Il a tout intérêt pour l'agent et pour la Compagnie à ne pas prolonger le séjour hors de la résidence; on n'hésite donc pas à diminuer le repos d'une heure pour faciliter le retour.

Quant aux nécessités de service qui conditionnent cette diminution, elles sont un peu à l'appréciation de celui qui commande le service. Voici un cas : l'agent est le seul disponible avant un laps de temps assez long et un incident amène à le faire partir : ainsi, le chef de train d'un rapide tombe malade au point de relais où se trouve cet agent, au repos depuis huit heures; ce dernier peut remplacer il n'y a pas dérogation.

Bien entendu, la nécessité de service doit être pressante, telle que si l'agent n'était pas utilisé, il s'en suivrait un grave inconvénient : cas du rapide prenant du retard.

La nécessité du service étant reconnue, il faut encore que ce service ramène l'agent à sa résidence. Dans le cas contraire, nous ne sommes pas en règle avec les prescriptions du deuxième alinéa de l'article 3. Est-ce à dire, dans l'hypothèse que nous avons admise, qu'on devra faire attendre le train rapide parce que l'agent, reposé pendant huit heures, seul disponible, ne serait pas ramené, par ce train, à sa résidence? Non, l'agent doit partir. Seulement, il y aura, pour lui dérogation aux règles de l'article 3.

La réduction au-dessous de neuf heures est autorisée encore lorsque l'observation du minimum de neuf heures aurait comme conséquence d'entraîner un séjour trop prolongé de l'agent hors de la résidence.

La gare où se trouve l'agent a peu de relations, pendant une partie de la journée, avec la gare résidence. Un train doit partir dans la direction de cette dernière au moment où l'agent a huit heures quinze de repos; après ce train, il n'y en aura plus pendant six heures; ou bien ce train est un train de voya-

geurs qui peut faire rentrer l'agent dans trois heures, un train de marchandises part une heure plus tard qui met sept heures pour atteindre la gare considérée. On ne doit pas hésiter : l'agent sera réveillé après huit heures trente de repos pour être renvoyé par le premier train.

Combien de fois peut-on opérer la réduction ? L'arrêté ne le dit pas. Il apparaît donc qu'on peut y recourir à plusieurs reprises dans la période, si c'est nécessaire. Cependant, on devra s'efforcer d'en mesurer l'emploi.

En tous cas, le repos hors résidence est soumis à un minimum absolu de huit heures.

Troisième alinéa :

« D'autre part, il pourra y avoir entre deux
« grands repos périodiques successifs, un repos à
« la résidence d'une durée inférieure à quatorze
« heures sans être inférieure à treize heures. »

Le repos à la résidence peut aussi être diminué d'une heure sans descendre au-dessous de treize heures. Mais, tandis que le silence du texte laisse un peu de latitude dans le cas de réduction du repos hors résidence, on veut que le repos à la résidence soit mieux respecté et l'arrêté dit qu'un repos à la résidence, entre deux repos périodiques, pourra être inférieur à quatorze heures.

On n'indique pas de conditions à cette diminution : les nécessités de service, un à-coup dans la circulation, dans le trafic doivent l'autoriser.

Les arrêtés d'avant la guerre ne prévoyaient pas une exception de ce genre pour les repos à la résidence, soit de neuf heures (arrêté Baudin), soit de douze heures (arrêté de 1914). Les durées de repos d'alors permettaient de faire face à toutes les nécessités de service, notamment aux époques chargées.

Quatrième alinéa :

« Un repos hors la résidence doit toujours être
« suivi d'un repos à la résidence. »

Prescription nouvelle. Jusqu'alors, on admettait plusieurs découchers consécutifs. Maintenant, les agents sont assurés de revenir un jour sur deux à la maison.

Nous avons eu l'occasion d'en parler au commencement de notre étude : ces découchers n'étaient pas, au service régulier, si fréquents qu'on peut le croire. Il y avait environ un repos sur deux hors résidence. A la réserve, les découchers étaient un peu plus nombreux.

Aujourd'hui, la réserve est sur le même pied que les roulements. Mais, dans l'un et l'autre service, les repos hors résidence et les repos à la résidence sont dans la proportion d'environ 1 sur 2,5.

Cinquième alinéa :

« Il doit y avoir, en moyenne, un grand repos périodique de trente-huit heures au moins à la résidence, par six jours de travail. »

C'est, à la lettre, le repos hebdomadaire du commerce et de l'industrie. Ce ne l'est pas effectivement puisque le repos périodique n'est pas alloué de façon régulière après six jours de travail; l'allocation est seulement soumise à une moyenne. Le résultat est analogue : on obtient cinquante-deux jours de repos par an.

Semblable, quant au nombre, au repos hebdomadaire du commerce, il lui ressemble aussi par la durée. Trente-huit heures font exactement le laps de temps accordé comme repos aux employés des manufactures du samedi six heures du soir au lundi huit heures du matin.

Déjà, l'arrêté de 1914 fixait un chiffre approchant : trente-six heures. En 1919, les commissions paritaires ont adopté trente-huit heures.

Sixième alinéa :

« Les repos périodiques devront être placés sur deux nuits consécutives, la première commençant au plus tard vers 22 heures et la seconde finissant au plus tôt vers 6 heures. »

Pour compléter la similitude entre ces règles et celles du commerce, il fallait que le travailleur ambulante pût jouir de deux nuits complètes encadrant la journée de repos.

On a pensé que la nuit est complète en commençant vers vingt-deux heures pour celle qui précède et en finissant vers six heures pour celle qui suit la journée.

Si l'agent commence son repos à la limite extrême, vers 22 heures, il pourra reprendre son service le lendemain du jour de repos, vers midi ($2 + 24 + 12 = 38$). S'il doit être utilisé le lendemain de son repos, vers 6 heures, il faut que son service cesse la veille du repos vers 16 h. ($8 + 24 + 6 = 38$).

Que doit-on entendre par le mot : vers? Nous avons rencontré à ce sujet des avis différents. Quelques interprétations disent que les chiffres sont limitatifs : que le repos, pour être valable, doit dans tous les cas commencer avant 22 heures et que le travail ne peut être repris qu'après 6 heures; n'est-ce pas excessif? Il semble d'abord qu'on peut au moins mettre un agent en service à 6 heures juste, pourvu qu'il ait commencé son repos à 16 heures au plus tard; et qu'un agent qui finit son service à 22 heures exactement prend valablement son repos périodique à condition de n'être pas commandé avant midi.

Nous croyons pouvoir aller plus loin. Le mot :

vers, implique, à notre avis, un délai au delà et en deçà de 22 heures et de 6 heures.

Si cet avis est correct, une rentrée à 22 h. 15 par exemple, est faite dans les conditions voulues pour commencer un repos; et l'on pourrait mettre un agent en service à 5 h. 45. La petite marge de quinze minutes semble répondre au sens du mot : vers. En augmentant cette marge, nous sortirions peut-être de l'esprit de l'arrêté.

Il faut reconnaître qu'on apprécie difficilement à quelle minute on est encore dans la règle, à quelle minute on cesse d'y être; à cet égard, la solution qui s'en tient strictement à 22 heures et à 6 heures risque, moins que la nôtre, de faire erreur. Aussi serait-il souhaitable qu'une interprétation officielle intervienne qui dise que dix, ou quinze, ou vingt minutes de marge après 22 heures ou avant 6 heures respectent la règle posée par l'article 3.

Septième alinéa :

« Il ne peut y avoir plus de neuf journées de
« travail entre deux grands repos consécutifs. Tou-
« tefois, la période de travail comprise entre deux
« grands repos pourra aller jusqu'à dix jours au
« maximum au lieu de neuf, à condition que la
« période de travail suivante ne s'étende pas sur
« plus de huit jours.

A l'examen de l'article 2, nous avons cité cette disposition pour définir les repos simples et les repos doubles.

L'agent peut, dans la période, travailler pendant neuf jours, normalement, dix jours exceptionnellement. Le texte aurait pu porter le mot : périodique, ainsi que nous l'avons observé à propos de l'article 2.

Nous sommes toujours sous la loi des moyennes et du maximum combinés : il faut un repos périodique par six jours de travail en moyenne, mais ils ne doivent pas être trop distants les uns des autres et devront venir au plus tard après neuf jours; cela augmente la période moyenne d'une durée égale à sa moitié.

La faculté d'augmenter d'un jour la période trouvera une application lorsque l'agent, en service depuis neuf jours, ne pourra pas rentrer, le soir du neuvième, dans les conditions voulues pour prendre son repos périodique, c'est-à-dire vers vingt-deux heures au plus tard. Cette question a déjà été envisagée à l'article 2. Alors, plutôt que de mettre l'agent en repos pour un temps qui comprendrait deux journées entières, de minuit à minuit, on lui demande un dixième jour de travail et l'on prend ses précautions pour que ce jour-là il ne rentre pas après vingt-deux heures. Si ce conducteur est rentré le neuvième jour à vingt-trois heures, il peut

être commandé le dixième à treize heures et faire un travail de six à sept heures, ce qui l'amène à dix-neuf ou vingt heures; une marge est encore réservée pour tenir compte d'un retard éventuel du train de retour.

On appliquerait encore la facilité dont nous parlons, si les besoins du service avaient fait que la neuvième journée de travail éloignât l'agent de sa résidence. Alors il en faut nécessairement une dixième pour l'y faire revenir, en vue de son repos périodique.

Mais, nous ne sommes en règle, dans les exemples ci-dessus, qu'à la condition que la période précédent n'ait pas eu dix jours déjà. En effet, le septième alinéa interdit implicitement deux périodes de dix jours consécutives, en disposant qu'après une période qu'on aura portée à dix jours, on ne devra faire que huit jours dans la période suivante. Il faut rétablir au plus tôt l'équilibre et que les deux périodes consécutives ne contiennent pas ensemble plus de dix-huit jours.

Huitième alinéa :

« Au cours d'un mois, il doit y avoir au moins
« quatre repos périodiques, dont deux peuvent être
« réunis en un repos double d'une durée minimum
« de soixante-deux heures. »

Nous avons dû anticiper un peu sur le commentaire de ce texte en examinant l'article 2.

La règle des quatre repos périodiques dans le mois met l'agent des trains sur un pied d'égalité avec ses collègues sédentaires et avec les travailleurs de l'industrie; cela répond au quatre dimanches du mois. Il faudra même que certains mois contiennent cinq repos, ces mois seront au nombre de quatre, car, avec quatre repos par mois, nous en obtenons, dans l'année, quarante-huit, alors qu'il nous en faut cinquante-deux. En fait, c'est l'assimilation la plus voisine possible avec les professions où le repos est fixé au dimanche, puisqu'au calendrier il y a dans l'année quatre mois comprenant cinq dimanches, à l'exception des années qui commencent par le repos dominical lui-même et qui en comprennent cinquante-trois; alors, il y a cinq mois qui renferment cinq dimanches.

Comme les agents des trains peuvent travailler pendant neuf jours consécutifs, il résulte qu'après deux périodes, ils ont fourni la valeur de trois semaines faites par un ouvrier de l'industrie; or, celui-ci a bénéficié de trois jours de repos, l'agent des trains n'en a eu que deux. D'où nécessité, pour rétablir la situation, de prévoir deux repos groupés, ou un repos double. Le repos double et les deux repos simples font les quatre repos mensuels. Le premier devant compter vingt-quatre heures de plus

que le repos simple, puisque c'est un jour civil ajouté à la valeur du repos simple; on lui donne une durée minimum de $38 + 24 = 62$ heures.

Quant aux quatre repos destinés à compléter le nombre de cinquante-deux à donner dans l'année, ils sont alloués sous le nom de repos complémentaires et répartis, en général, au cours de l'année, à raison d'un par trimestre; les agents les appellent aussi trimestriels. Ils sont pris, au gré de l'agent, soit isolément au cours d'une période, soit réunis à un repos simple, soit même ajoutés à un repos double, rien dans la réglementation ne l'interdit et c'est une facilité qui ne peut qu'être agréable à lorsque celui-ci désire se déplacer.

ARTICLE 4

« Pendant les grands repos périodiques, les agents sont dispensés de tout service et peuvent s'absenter de leur résidence. »

Il semble que cela aille de soi. En repos, le travailleur dispose de sa personne, peut jouer, se promener, dormir, etc. C'est en 1914 que, pour la première fois, un arrêté relatif aux agents des trains contient une disposition de ce genre.

Nous croyons qu'elle a son origine dans une pratique adoptée communément au chemin de fer, qui recommandait aux agents qui se déplaçaient, au cours d'un repos périodique, de rentrer chez eux assez tôt pour jouir d'un repos réparateur avant la reprise du travail.

Cette prescription était prudente. Demander à l'agent d'être en possession de tous ses moyens au moment où il vient prendre son service, n'est pas une prétention exorbitante. L'agent des trains a besoin de sang-froid, de coup d'œil, de vigilance, autant de qualités que ruine la fatigue physique. On estimait donc qu'un conducteur qui rentrait de voyage juste pour revenir au travail n'était ni frais, ni dispos, d'où la recommandation indiquée.

Nous disons qu'elle était prudente. Était-elle vexatoire?

Lorsque l'ouvrier d'usine met à profit son dimanche pour aller à la pêche, à la chasse, à une partie de campagne quelconque, il ne passe pas, à ces plaisirs la nuit du dimanche au lundi; il rentre bien le dimanche soir et se repose avant de regagner la forge.

Nous reconnaissons volontiers qu'à l'époque où le repos périodique était de vingt-quatre heures commençant et finissant à un moment quelconque de la journée ou de la nuit, la situation de l'agent des trains n'avait rien de comparable à celle de l'ouvrier qui a la liberté du dimanche et que, s'il se conformait à la recommandation d'entrer chez lui assez tôt pour venir reposé à son service, il ne pouvait, en fait, pas sortir.

Mais c'est justement sous ce régime que la recommandation se justifiait le mieux. On imagine un conducteur rentrant à sa résidence vers une heure du matin pour un repos périodique, se mettant en route à cinq heures pour une excursion en montagne, marchant une partie de la journée et rentrant à 11 heures du soir. A sa reprise de service, deux heures après, ses forces auraient été bien éprouvées. Certes, l'agent était, alors, rigoureusement tenu.

Aujourd'hui il a trente-huit heures pendant les-

quelles il est libre moralement et matériellement. Il peut les passer dehors ou chez lui, s'échapper à l'instant où il quitte le travail et le reprendre en arrivant de voyage. Dans la réalité, les agents ne font pas des sorties de trente-huit heures ininterrompues, ils savent revenir en temps voulu, tout comme l'ouvrier de l'usine à qui l'on ne fait pas la recommandation d'entrer à la maison le dimanche soir, et qui y revient spontanément pour passer sa nuit tranquille.

ARTICLE 5

A. — *Définition du travail effectif.*

« On compte comme travail effectif tout le temps
« pendant lequel les agents sont tenus de rester
« dans leur train ou de ne pas s'en éloigner, ou ont
« un travail quelconque à effectuer dans les gares.

« Les laps de temps alloués pour les opérations
« que les agents des trains peuvent avoir à effec-
« tuer avant le départ ou après l'arrivée, sont pour
« chaque train, indiqués sur les roulements. Lors-
« que l'intervalle entre l'arrivée d'un train et le dé-
« part du suivant ne dépasse pas une heure et de-
« mie, cet intervalle est compté entièrement comme
« travail. »

Le service de la conduite et de l'accompagnement des trains exige une organisation du personnel qu'on ne trouve pas dans les fonctions sédentaires. En plus des agents désignés nommément pour assurer chaque jour les trains qui ont lieu de façon ferme, ou trains réguliers, il faut un groupe sans destination fixe où l'on puise pour assurer les trains facultatifs, les trains spéciaux, les trains mis en marche exceptionnellement pour enlever une

affluence inusitée de voyageurs, bref tous ceux dont la circulation est soumise aux fluctuations du trafic ou subordonnée à des conditions imprévues. Les agents appartenant à ce groupe sont utilisés, en dehors de ces cas pour les remplacements de leurs collègues des trains réguliers; ils les suppléent pendant les absences pour repos périodiques, congés, maladies; ils remplacent aussi, inopinément, lorsque, par suite d'incident survenu au train qui doit amener un agent régulier, ce dernier n'arrive pas en temps voulu pour assurer un autre train dont l'accompagnement lui incombe.

Les agents appartenant au service régulier ont leur travail tracé à l'avance, graphié sur des tableaux, dits roulements. Ces tableaux leur indiquent, jour par jour, les numéros des trains qu'ils doivent assurer, le temps de parcours de ces trains, la durée de leur travail journalier, la durée des repos à la résidence et hors de la résidence, la date et la durée des repos périodiques; ils sont établis pour des périodes variables, trente, vingt, quinze, huit, même quatre, même deux jours. Lorsque l'agent a accompli les trente journées indiquées au tableau il recommence à la première et continue indéfiniment. Les agents fonctionnent et les trains sont assurés suivant un roulement, d'où le nom d'agents de roulement qu'on donne parfois à ce personnel. On appelle aussi ces agents embrigadés, parce qu'en

général, les roulements sont établis avec l'indication des brigades : la brigade se compose d'un chef de train et d'un conducteur dont les noms figurent côte à côte sur les roulements et qui marchent toujours ensemble. Une fois que le service de ces agents est graphié sur ces tableaux, on n'a plus à s'occuper d'eux, on n'a plus à les « commander », ils savent au jour le jour ce qu'ils ont à faire. On s'en occupera toutefois pour les remplacer s'ils s'absentent et aussi dans le cas où, accidentellement, ils seraient dévoyés de leurs roulements.

Ces jours-là, il est fait appel aux agents qui n'ont pas de service fixe et constituent la réserve. Les agents de la réserve marchent isolément; ils sont à disposition; on les emploie tantôt à un service, tantôt à un autre; ils sont soumis à une commande quotidienne puisqu'ils ignorent chaque jour quel travail ils feront de main. Bien mieux, ils ne savent même pas toujours lorsqu'on les appelle à la gare ce à quoi ils seront employés; en effet, ils sont convoqués, par moment, pour rester simplement sous la main du dirigeant du personnel des trains, ou de la « commande » et là ils attendent de recevoir l'ordre de partir. Ils sont de réserve en gare, autrement dit de planton. Le plus souvent ils partent, car, au chemin de fer, l'imprévu est de tous les instants; quelque fois nulle occasion ne les amène à se mettre en route et leur journée est consumée à attendre.

L'agent de réserve n'est pas nécessairement commandé après ses quatorze heures de repos chez lui. Il y a des périodes de la journée où son utilisation ne serait pas immédiate et où sa présence en gare est inutile. C'est donc chez lui qu'il attend les ordres; cela l'oblige à ne pas s'éloigner; il n'est plus libre de sa personne, il est partiellement en service.

L'article 5 de l'Arrêté ministériel vise les trois situations dans lesquelles peut se trouver un agent des trains en service : la situation de travail effectif, la situation de réserve à la gare et celle de disponibilité à domicile.

La première partie concerne le travail effectif.

Le travail effectif est le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester dans leur train, ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares.

a) Séjour dans le train. — Ce séjour est représenté par le nombre d'heures que dure le parcours. Les anciens arrêtés disaient : la durée du parcours prévue à l'horaire. Il est évident qu'il ne peut s'agir que du parcours réel, c'est-à-dire du parcours prévu augmenté, s'il y a lieu, des retards.

b) Obligation de ne pas s'éloigner du train. — Ceci demande de plus longs commentaires, car si le séjour dans le train est un fait matériel, facile à constater et à évaluer en durée, il n'en est pas de

même d'une simple obligation de rester à proximité, de ne pas s'éloigner. Ce qui ajoute à la difficulté, c'est que l'obligation de ne pas s'éloigner peut exister alors même que le train n'est pas là: l'agent est venu à son service à l'heure réglementaire, il attend, tout près de la voie sur laquelle doit entrer le train, que celui-ci se présente, mais un quart d'heure, une demi-heure, quarante minutes après l'heure prescrite, le train n'est pas encore arrivé; l'agent reste inoccupé, cependant, il est incontestable qu'il a commencé son service.

Ces situations, toujours particulières aux ambulants, sont à examiner en détail.

Prenons d'abord des agents qui ont accompli déjà une partie du parcours; pour un motif imprévu quelconque, leur train éprouve dans une gare intermédiaire un stationnement prolongé. S'ils doivent rester près de leur train, tout le temps du stationnement compte comme travail effectif; s'ils sont autorisés à s'éloigner, avec fixation d'un délai pendant lequel ils seront libres, leur situation est celle du petit repos; pourvu cependant que ce délai dépasse une heure et demie, car, au termes du deuxième alinéa de l'article 5 *in fine*, les intervalles ne dépassant pas une heure et demie sont comptés entièrement comme travail. Il y a donc intérêt, dans des cas semblables, à ce qu'un chef de service de gare examine la situation des agents du train au

point de vue travail, de façon à les mettre, le cas échéant, en petit repos de deux heures, pour ne pas les user en pure perte à leur train. Voilà le cas à peu près unique d'un stationnement imprévu en cours de route : on a la possibilité d'interrompre le travail des agents.

Plus nombreux sont les cas soulevés par un stationnement de l'agent avant son départ, c'est-à-dire avant tout séjour effectif dans le train.

Quelle est la situation de celui qui attend, à la gare, son train en retard, depuis l'heure où il doit normalement y prendre son service? Cet agent doit être assimilé à l'agent dans son train : il est de service effectif à partir du moment prescrit par le roulement. Même prévenu dès son arrivée en gare que le train aura du retard, il commence son travail puisque, attendant le train d'un moment à l'autre, il est tenu de ne pas s'éloigner.

Mais que décider pour l'agent qui, en arrivant à la gare, s'entend dire par le personnel de la commande : « Le train que vous devez accompagner a plus de quatre heures de retard; il est 8 heures, disposez jusqu'à midi. » A notre avis, celui-là n'est pas en service effectif, il peut vaquer, retourner chez lui, il est libre durant quatre heures. Pourtant, sa journée commence-t-elle vraiment à midi et n'a-t-il pas fait acte de prise de service en venant à la gare à 8 heures? Nous pensons qu'au moment où il est

venu, a commencé à courir l'amplitude de la journée, puis qu'aussitôt rendu libre pour quatre heures, il a été mis en situation de petit repos. Le travail effectif commencera à midi. La journée ne pourra pas aller au delà de 20 heures puisqu'elle part de 8 heures; mais, entre midi et 20 heures, il pourra y avoir huit heures de travail effectif.

Allons plus loin. Comment considérer l'agent à qui l'on irait dire, à son domicile, quand expirent les quatorze heures de repos, et avant l'heure où il devait quitter la maison pour venir prendre son roulement : « Ne vous dérangez pas jusqu'à midi, vous ne partirez pas avant. Vous êtes libre, en attendant. » Là, nous croyons que le grand repos continue; la journée part de midi, elle pourra aller à minuit et comprendre huit ou neuf heures de travail.

Quant à l'agent du service régulier à qui l'on dirait à domicile de ne pas venir à la gare mais de rester chez lui à attendre qu'on l'avise, sa situation n'est pas tout à fait la même : il n'est pas libre; pour lui, l'amplitude de la journée court du moment fixé pour la prise de service et le travail effectif est compté suivant les règles du troisième paragraphe de l'article 5, que nous examinerons à sa place.

Ce sont là des aperçus théoriques. En fait, les choses se passent rarement ainsi, car, en supposant qu'on prolonge par un avis opportun le repos à la

résidence, que l'agent parte avec quatre heures de retard et accomplisse le même service qu'il aurait fait s'il était parti à l'heure, c'est sa situation à la résidence étrangère qui va changer; aura-t-il à ce point le repos prévu entre le voyage aller et le voyage retour? C'est improbable; alors si le train de retour est à l'heure, l'agent ne pourra pas l'assurer et sera dévoyé de son roulement. Il importe d'éviter ces résultats toujours coûteux. Aussi s'efforce-t-on, lorsqu'un retard important de train régulier menace de troubler le jeu des roulements, de ne pas trop écarter les agents intéressés de leur horaire : par exemple, on leur fait assurer un train facultatif dans la direction où leur service régulier les aurait mis, lorsque cela est possible; il peut y avoir même avantage à leur confier un train régulier, quitte à utiliser les agents de ce dernier pour le train en retard si leur situation le permet; enfin, on aura recours à l'envoi haut-le-pied pour aller chercher la correspondance; dans ce cas, des agents de réserve assureront le train régulier en retard lorsqu'il se présentera. Dans d'autres circonstances, il est préférable de retirer franchement du roulement pendant deux journées les agents dont le train en retard rompt la régularité du service; on leur fait faire un service de réserve, en ce laps de temps, en assurant leur rentrée, le deuxième jour, de façon à leur permettre de reprendre le roulement.

On voit que l'évaluation du travail présente des cas d'espèce assez variés, en ce qui concerne le service régulier.

Pour la réserve, il y aurait moins de controverse, tant que l'agent est à sa résidence, parce que, du moment qu'il ne fait pas du travail effectif, il est ou de planton (réserve en gare) ou disponible à domicile, cas réglés par l'article 5. En effet, il n'a pas à se déranger, lui, ignorant l'heure à laquelle il sera employé.

Mais, hors de la résidence, l'appréciation du travail d'un agent de réserve donne lieu encore à des discussions abondantes; voici quelques cas avec les solutions qui nous paraissent devoir être proposées :

1° L'agent a commencé son repos hors résidence à 10 heures; il a droit à son lit pendant neuf heures au moins; à 19 h. 15, tandis qu'il repose encore, on le réveille pour qu'il cède la place à un autre agent et on lui fixe à ce moment son départ à 22 h. 30. Cet agent doit être considéré comme ayant commencé sa journée à 19 h. 15, à l'instant où le repos a été interrompu; toutefois, il ne sera de service effectif qu'à 22 h. 30, heure de départ du train. 19 h. 15 est l'origine de l'amplitude, 22 h. 30 celle du travail effectif.

2° On interrompt le repos après neuf heures, mais sans fixer l'heure de départ. Ici amplitude et travail partent de l'interruption du repos, parce que

ne connaissant pas l'instant de son départ, l'agent doit attendre et il est tenu de ne pas s'éloigner.

3° L'agent s'éveille de lui-même, vient demander pour quel train il sera désigné; on lui donne l'heure séance tenante. Demeurant libre jusqu'à cette heure, il a son repos augmenté du petit temps de liberté. Travail et amplitude courent seulement de l'heure du départ.

4° L'agent s'éveille de lui-même, vient demander du service; on ne peut le renseigner et on le prie d'attendre. Cette situation est plus complexe : invitée à rester au poste, il n'est plus libre, donc son repos paraît terminé; mais, à quel moment ce repos a-t-il pris fin? puisque l'agent n'a pas été dérangé et est venu spontanément s'enquérir d'un travail éventuel? Nous penchons pour la solution qui limite le repos à l'heure où l'agent s'est présenté pour demander un service et où on lui a simplement répondu qu'il fallait attendre. Arrêter le repos à l'expiration des neuf heures n'est pas une solution exacte; l'agent a pu jouir de son lit au poste pendant plus de neuf heures puisque, par hypothèse, on ne l'a pas réveillé. Mais, faire terminer le repos à l'instant où l'agent vient s'offrir pour un service présente un peu de difficulté : comment enregistrer fidèlement l'heure? N'y aura-t-il pas désaccord, parfois, entre l'agent du train et celui qui le commande?

Une manière assez logique de régler cette situation serait de la rapprocher de la disponibilité à domicile. Le temps de disponibilité à domicile est compté pour un quart dans la durée du travail entre deux grands repos périodiques; mais il n'est pas tenu compte des temps à disposition d'une durée inférieure à quatre heures. Si l'agent, hors résidence, attend moins de quatre heures avant d'être commandé ferme — ce qui doit se produire, en règle générale, — ce temps à disposition ne serait pas compté; l'agent ne commence donc le service qu'au moment où il vient à son train.

En pratique, les gares ne se livrent pas à une appréciation aussi malaisée du temps de repos ou du temps de service. Elles s'efforcent de laisser l'agent le moins longtemps possible dans l'incertitude. Si l'on peut lui assigner séance tenante un travail, tout est dit. Si l'on ne prévoit pas une utilisation avant un certain délai, on lui rend la liberté pendant un temps déterminé : une heure, par exemple. Enfin, s'il n'existe avant longtemps aucune possibilité de renvoyer l'agent en service, il doit être retourné à la résidence haut-le-pied par le premier train partant après l'expiration de son repos.

5° Une autre situation peut être envisagée pour l'agent hors résidence : il s'est réveillé de lui-même, prend son repas au poste et y reste, sans rien demander à personne. Pour celui-là, le repos continue

et il dure tant que l'agent n'est pas touché par une commande ferme ou par un avis de se tenir à disposition.

En résumé, dès qu'il y a, de la part de l'agent distributeur du service, un acte quelconque d'interruption du repos, réveil, indication d'un service immédiat, ordre de ne pas s'éloigner, la journée de travail commence, soit en tant qu'amplitude, soit en travail effectif.

c) Le premier alinéa de la première partie de l'article 5 compte encore comme travail effectif le temps pendant lequel les agents ont un travail quelconque à effectuer dans les gares. Il arrive qu'au passage d'un groupe de trains faisant tous un service de manutention chargée, une gare ne pourrait pas faire face avec son seul personnel au service de tous les trains à la fois. Alors, on désigne les agents de tel ou tel train qui, normalement, devraient, quinze minutes de présence après l'arrivée : ces agents resteront, par exemple, une heure à la disposition de la gare.

Ce temps est du travail effectif. Lorsqu'une mise à disposition de ce genre est prévue, le roulement en fait mention. Si c'est à un service de réserve qu'elle se produit, le décompte en est fait avec celui du séjour dans le train.

Les roulements doivent indiquer encore les laps

de temps alloués pour les opérations avant le départ et après l'arrivée; on appelle aussi ces temps la « présence ». Au service régulier, les présences avant et après sont ainsi connues pour chaque train. Au service facultatif, on alloue un temps de présence fixé, suivant l'importance du service à assurer, aux chiffres de quinze à trente minutes avant le départ et dix à quinze minutes après l'arrivée. Une brigade qui doit reconnaître avant le départ un train de marchandises de soixante wagons ou participer à un chargement important à un train de messageries, aura trente minutes, même davantage en certaines circonstances; elle pourra n'avoir que dix minutes si elle accompagne un train léger transportant seulement quelques bagages.

Les temps alloués avant le départ et après l'arrivée sont du service effectif.

On alloue encore un temps avant ou après le séjour dans le train, lorsque, pour gagner le point de départ, ou pour revenir du point d'arrivée à sa résidence, l'agent est astreint à un parcours à effectuer autrement que dans un train. Si ce parcours peut être fait dans un train, les heures de ce train servent au décompte du travail. Mais, lorsque le parcours est fait à pied, ou par un mode de locomotion quelconque, tramway par exemple, on décompte un délai de présence spécial, à ajouter à celui qui comprend les opérations au train.

La situation est très fréquente pour les agents qui résident dans les grandes villes et qui sont chargés d'accompagner les trains de marchandises. Les gares de marchandises sont ordinairement situées dans les faubourgs ou même entièrement *extra muros*. Pour rejoindre le point de départ des trains, une marche à pied plus ou moins longue est nécessaire et cette marche ne peut pas être très rapide parce qu'il faut tenir compte des agrès dont l'agent est porteur. Les temps à allouer sont fixés à forfait et après expérience; ils varient entre quinze minutes et une heure pour des distances comprises entre mille et cinq mille mètres. Au-dessus de ce chiffre, les parcours à pied ne sont plus prévus; il ne paraît pas possible d'imposer aux agents plus de cinq kilomètres à pied. Lorsque la situation s'y prête, on transporte le personnel au moyen du tramway; alors, le temps de parcours est expérimenté au préalable et on s'arrête à un temps moyen.

Le parcours à pied est également nécessaire lorsque, dans un roulement, l'agent assure un train de marchandises finissant dans une gare de triage située hors de la ville, et, à la suite, un train de voyageurs partant d'une gare placée au centre; à l'arrivée à la gare des marchandises, il se rend à pied à la gare voyageurs pour passer d'un service à l'autre. Le trajet inverse a lieu si un train de voyageurs l'amène et si un train de marchandises doit l'emmenner.

Les parcours à pied ou en tramways sont décomptés dans les temps alloués avant et après le service dans le train; ils sont donc du travail effectif et ne peuvent pas se comprendre autrement.

Les intervalles entre l'arrivée d'un train et le départ du suivant, dit encore l'article 5, sont comptés entièrement comme travail, lorsqu'ils ne dépassent pas une heure et demie.

On estime qu'un intervalle d'une heure trente, avec les temps de présence avant l'arrivée du premier train, avant le départ du deuxième, ne donne pas aux agents un délai de liberté suffisant pour constituer un petit repos. Soit, en effet, deux trains dont l'un exige quinze minutes de présence après l'arrivée, l'autre trente minutes avant le départ, si l'intervalle est d'une heure et demie, les présences le réduisent à quarante-cinq minutes; en général, l'agent profitera de ce laps de temps pour prendre un repas, et s'il s'agit d'un service régulier, le roulement mentionnera, le cas échéant, un repas à cette place.

Mais si l'intervalle dépasse une heure trente, il est compté comme petit repos, quelle que soit la mise à disposition après l'arrivée et avant le départ. Car cet intervalle doit s'entendre de l'heure réglementaire d'arrivée du train, à l'heure réglementaire de départ de l'autre et non de la fin du temps de

présence après l'arrivée à l'origine du temps de présence avant le départ. De sorte que, dans un intervalle d'une heure trente-cinq, si les temps de présence égalent quarante-cinq minutes, il y a un petit repos de cinquante minutes.

Cela nous amène à définir le petit repos, celui qui crée une solution de continuité dans le travail effectif au cours de la même journée de travail. Pour l'ouvrier de l'industrie, il n'existe qu'un petit repos, de deux heures en général, au milieu de la journée; l'ouvrier ambulant peut en avoir plusieurs, nous avons vu cela en étudiant l'article 2. La somme des petits repos peut même égaler et quelquefois dépasser la somme des périodes de travail comprises entre deux grands repos.

Lorsque, comme nous venons de le voir, l'intervalle n'est pas suffisant pour constituer un petit repos, sa durée est partagée par moitié entre le travail effectif attribué au train précédent et le travail effectif attribué au train suivant; à moins que le service particulièrement chargé de l'un d'eux oblige à prévoir un délai plus considérable : alors la durée est partagée conformément aux besoins du service.

On remarquera que, désormais, la définition du travail effectif n'envisage de réductions d'aucune sorte. Alors que l'arrêté du 28 mai 1914 prévoyait encore une réduction d'un dixième pour les par-

cours haut-le-pied, celui de 1919 ne fait plus de distinction : l'agent haut-le-pied est considéré comme en service effectif.

Tous les parcours dans un train sont décomptés comme travail.

B. — *Réserve.*

« Le temps de réserve en gare est compté pour
« sa totalité dans le calcul du travail effectif entre
« deux grands repos périodiques et dans l'ampli-
« tude de la journée de travail. En ce qui concerne
« la durée du travail de la journée, les trois pre-
« mières heures de réserve ne sont décomptées que
« pour un tiers, si l'agent part au cours de la pé-
« riode de réserve; elles sont comptées en totalité
« dans le cas contraire.

« Si l'agent est occupé pendant qu'il est à la ré-
« serve en gare le temps de présence est décompté
« en totalité dans tous les cas. »

Le temps de réserve en gare est celui pendant lequel l'agent, inoccupé au poste, attend l'ordre de partir. Ce rôle de réserve appartient, nous l'avons vu, à une catégorie d'agents qui assurent les services imprévus et ne fonctionnent que sur la commande des gares.

Il y a sans cesse de l'imprévu au service ambu-

lant, mais il ne faut pas croire que cet « imprévu régulier », s'il est permis de s'exprimer ainsi, permette d'utiliser la réserve, suivant une méthode rigoureuse et avec des règles constantes. Rien n'est plus épineux que la direction d'une réserve importante, et que son emploi judicieux, dans les règles imposées par l'arrêté de 1919. Pour obtenir un rendement normal, il faudrait pouvoir donner du travail à l'agent, dès qu'il a fini son repos de quatorze heures; il faudrait qu'aussitôt qu'un agent est de planton, ou de réserve en gare, un imprévu le fasse utiliser; il faudrait que l'expiration des repos des divers agents de la réserve se produise à intervalles réguliers au cours des vingt-quatre heures du jour, de façon à assurer, si l'on peut encore le dire, un « roulement des agents de réserve ».

Ce n'est pas du tout ainsi que les choses se passent.

On ne donne pas du travail à un agent, chaque fois qu'il termine son repos; parce qu'à certains moments, on n'en a pas à lui donner. En revanche, il se présentera divers services à assurer à une heure de la journée où n'expire aucun repos.

Supposons trois conducteurs de réserve « bons », le premier à 6 heures, le deuxième à 8 heures, le troisième à 9 heures. Aucun train facultatif ou spécial n'est mis en marche à ces heures. Par contre, il y aura, vers midi, trois départs extra-réguliers

comportant un parcours de sept heures et, à midi, il n'y aura pas un seul agent de réserve finissant les quatorze heures de repos, le premier à prendre n'étant « bon » qu'à une heure du soir. Si le service de la commande convoque à six heures du matin le premier agent, à huit heures le deuxième, ils resteront inoccupés à la gare tout le matin, et lorsque, à midi, on voudra les utiliser à l'un des trois trains facultatifs, celui de 6 heures ne pourra pas partir, puisque la durée du parcours du train l'amènerait à dépasser les limites de travail; celui de 8 heures le pourra tout juste; donc pour trois services à assurer, il y aura à peine deux agents utilisables : celui de 8 et celui de 9 heures. Le troisième train devra attendre l'agent dont le repos finit à 13 heures et prendra ainsi une heure de retard. Dans l'exemple ci-dessus, une commande judicieuse exige que les trois agents soient convoqués à peu près en même temps, vers 11 heures; ainsi les trois trains de midi seront assurés et les règles du travail observées; mais le premier agent aura son repos augmenté d'une durée de cinq heures, le deuxième d'une durée de trois heures, le troisième d'une durée de deux heures.

Nous avons choisi un exemple des plus simples; il y a des cas beaucoup plus compliqués. L'effectif de la réserve en gare doit être réduit au minimum; une, deux brigades au plus; mais si trois imprévu

surgissent à la fois : ce qui est possible dans une grande gare ?

Les départs des trains facultatifs sont espacés dans le tracé de la marche ; mais, avec des retards, les arrivées peuvent être groupées, de sorte que quatre ou cinq brigades de réserve entrent en même temps, et qu'il n'en arrivera plus pendant sept ou huit heures. Après leur repos, on n'emploiera pas ces cinq brigades à la fois, leur utilisation étant échelonnée, il y a des agents qui se reposeront plus longtemps que leurs collègues.

Pratiquement, les gares connaissent leurs besoins et leurs sujétions respectifs, elles s'efforcent de disposer suivant ces sujétions le service de leur réserve ; mais un à-coup dans le trafic, un incident de circulation démolissent les combinaisons. On ne peut pas éviter, à la réserve, une certaine déperdition du personnel, déperdition qu'aggrave tout abaissement du maximum de la durée du travail. Les auteurs de l'arrêté du 8 novembre 1919 auraient pu songer davantage aux conséquences des nouvelles règles pour le service de réserve et envisager des limites qui eussent permis d'obtenir un rendement supérieur.

Le temps de réserve en gare est appelé communément le temps de planton. Toutes les heures passées par l'agent, de planton, entre ses deux repos

périodiques doivent être comprises dans le total du travail de la période. De même, toutes les heures de planton d'une journée sont comptées intégralement dans l'amplitude : il suit que l'origine du temps de planton et celle de l'amplitude sont communes. L'agent qui est commandé de planton à 10 heures du matin doit, qu'il ait fait un voyage ou non, cesser tout service à 10 heures du soir.

Quant au travail effectif à compter, dans une même journée, il y a deux cas à considérer : 1° si l'agent part après un temps plus ou moins long, le temps de planton est réduit; 2° si l'agent ne part pas, aucune réduction n'est faite.

1° La réduction ne porte que sur les trois premières heures, elle est du tiers. Pour une heure, on comptera vingt minutes; pour deux heures, quarante minutes; pour trois heures, on comptera une heure de travail effectif. Ce temps s'ajoutera à celui du travail effectif accompli dans le train ou comme présence avant et après, ainsi qu'au temps compris entre la fin de la troisième heure de planton et le commencement du service au train, puisque après la troisième heure, le temps passé comme planton n'est plus réduit. Plus simplement, les trois premières heures sont réduites, le reste est décompté intégralement comme service effectif jusqu'au grand repos suivant, ou jusqu'au petit repos qui viendrait interrompre ce service effectif;

2° Si l'agent ne part pas, le temps de planton est décompté en totalité. Voici bien une autre cause de déperdition dans le service de réserve. La présence d'un planton est indispensable pour parer à toute éventualité, mais si l'éventualité ne se réalise pas, le planton aura passé sa journée à attendre; sans rien faire, il aura ajouté plusieurs heures de travail à la somme de travail de la période. Quelques précautions qu'on prenne, on ne peut éviter radicalement cette utilisation déplorable. Cependant, lorsque la gare voit que le planton commence à s'user et approche du moment où il deviendra inapte à tout service, elle le renvoie, de façon à pouvoir le reprendre plus tôt après son repos de quatorze heures; le conserver une ou deux heures de plus n'aboutirait à rien qu'à aggraver son inutilité. C'est le seul palliatif. Il est faible.

L'alinéa B ajoute que si, pendant le temps de réserve, l'agent est occupé en gare, le temps sera, en totalité du travail effectif. Cela est naturel. Si l'on commande à l'agent de prêter main-forte à un travail de manutention, pendant ses trois premières heures de réserve, il est, comme ses collègues de la gare, en service effectif.

Disponibilité à domicile.

« Le temps pendant lequel les agents sont tenus
« de rester à leur domicile à la disposition de la

« gare, en attendant d'être commandés, sera compté pour un quart dans la durée du travail entre grands repos périodiques.

« Ce temps est calculé depuis l'heure à laquelle l'agent a été avisé de se tenir à disposition ou, à défaut d'un tel avis, de la fin du grand repos à la résidence jusqu'à l'heure de la commande.

« Il n'est pas tenu compte des temps à disposition d'une durée inférieure à quatre heures. »

Jusqu'à l'arrêté du 8 novembre 1919, il n'avait pas été question de tenir compte de la disponibilité à domicile dans le calcul de la durée du travail. L'arrêté de 1914 ne visait que le temps passé à disposition à la gare et le comptait pour un quart.

Evidemment, l'agent qui doit recevoir une commande chez lui n'est pas mal placé pour attendre; il est au milieu de sa famille, il peut s'occuper utilement pour son foyer, travailler son jardin; l'effort qu'il donne n'est nullement dépensé au service de la Compagnie qui l'emploie; toutefois, il n'est pas libre entièrement parce que, susceptible d'être appelé à toute heure, il ne doit pas s'éloigner de la maison. Cette demi-servitude a été prise en considération; on la compense en la faisant entrer, à partir d'un certain temps, pour un quart de sa durée dans le total du travail entre grands repos périodiques.

Lorsque l'agent a été prévenu qu'à partir de telle heure il devait s'attendre à être appelé, c'est cette heure qui est le point de départ du temps à considérer. Ainsi, arrivé chez lui à 6 heures du soir, il est « bon » à 8 heures du matin; si on lui dit à sa rentrée qu'il ne sera pas utilisé avant 10 heures, son repos durera jusqu'à dix heures; à ce moment, il ne doit plus s'écarter de domicile; commandé réellement à 14 heures, il aura passé quatre heures en disponibilité; ce temps vaut une heure.

Si aucun avis n'est donné, l'agent peut se considérer, dès la fin de ses quatorze heures, comme susceptible d'être convoqué. Reprenons les heures ci-dessus : bon à 8 heures, il ne doit plus bouger dès ce moment. Commandé à 14 heures, sa disponibilité aura duré six heures, il sera ajouté une heure et demie au travail déjà effectué dans la période.

Par contre, s'il était commandé à midi dans le premier cas, à onze heures dans le second, il ne lui serait tenu compte d'aucune disponibilité. Il faut que cette disponibilité dure quatre heures au moins; le minimum alloué comme travail effectif peut donc être d'une heure. On a jugé que si l'agent n'était astreint que pendant moins de quatre heures au séjour chez lui, il n'y avait pas une sujétion réelle. Il convient d'ailleurs d'observer que si l'agent a besoin de s'absenter de la maison au cours de son

repos à la résidence, le laps de temps de quatorze heures dont il dispose lui permet de le faire dans un grand nombre de cas. Si le temps du repos est convenablement placé dans la journée, il aura le loisir d'effectuer cette sortie; car on suppose bien qu'il ne demeure pas au lit pendant quatorze heures.

Au surplus, l'ouvrier d'usine et l'employé de commerce ne sont pas mieux placés que lui : ces travailleurs sédentaires prennent bien le temps de vaquer à leurs affaires personnelles pendant les quatorze heures dont ils disposent entre 6 heures du soir et 8 heures du matin.

Le procédé le plus favorable à une bonne utilisation des agents de la réserve après leur repos à la résidence, c'est celui qui fixerait, dans tous les cas, ces agents avant leur rentrée à la maison, sur le travail qu'ils auront à faire à la journée suivante et l'heure du commencement de ce travail. On peut donner quelquefois ce renseignement à l'avance, mais le donner toujours est impossible.

ARTICLE 6

« Les Compagnies et l'Administration des chemins de fer de l'Etat doivent soumettre à l'administration les tableaux et graphiques de roulement.

« Des copies conformes de ces tableaux et graphiques doivent être affichées d'une façon apparente dans les gares, de manière à les porter à la connaissance des agents des trains. »

Cette disposition ne souffre aucune difficulté d'application. Elle existe depuis la réglementation du travail par l'arrêté de 1899.

A la publication des roulements, lors de chaque changement de service, des exemplaires de ces documents sont envoyés aux Inspecteurs du Travail de la Subdivision intéressée. Les remaniements d'un ou plusieurs roulements en cours de service sont aussi portés à la connaissance de ces fonctionnaires qui doivent recevoir toutes les annexes rectificatives.

Quant au personnel lui-même, il est informé sans parcimonie. Outre les copies affichées dans les postes de conducteurs et dans les bureaux de commandes, les agents ont à leur disposition des exemplai-

res volants des parties des graphiques qui les concernent. Ces exemplaires sont distribués abondamment : tous les agents en possèdent. De cette façon, ils peuvent à tous moments, rechercher des renseignements sur leur service, leurs heures de rentrée à telle ou telle date, leurs repos périodiques, etc...

ARTICLE 7

« A titre temporaire, des modifications pourront
« être apportées au régime énoncé aux articles 2 à 5,
« dans les cas ci-après :

« 1° Travaux urgents dont l'exécution immédiate
« est nécessaire pour prévenir des accidents immi-
« nents, organiser des mesures de sauvetage ou ré-
« parer des accidents;

« 2° Travaux exécutés dans l'intérêt de la sûreté
« et de la défense nationale ou d'un service public;

« 3° Travaux urgents (surcroît extraordinaire de
« travail).

« Sauf cas de force majeure, ces modifications
« devront être soumises à l'approbation de la di-
« rection du contrôle du travail des agents de che-
« mins de fer.

« Il ne peut être dérogé aux règles énoncées aux
« articles 2 à 5 ou à celles qui peuvent résulter de
« l'application du paragraphe 1^{er} du présent ar-
« ticle.

a) Dans les tableaux de roulement que dans les
« cas dûment justifiés, et avec l'autorisation de la
« direction du contrôle du travail;

b) Dans les services de trains facultatifs que dans
« des cas exceptionnels résultant de nécessités im-
« posées par les travaux visés ci-dessus. »

La formule de l'article 7 paraît avoir été dictée par les circonstances. Lors de la mise en vigueur de l'arrêté on traversait une époque incertaine et il était bon de tout prévoir, notamment les travaux exécutés dans l'intérêt de la défense nationale, ainsi que le surcroît extraordinaire de travail.

Mais les modifications qu'autorise éventuellement le texte doivent pouvoir être appliquées en tout temps : l'accident imminent comme l'organisation d'un sauvetage sont des faits susceptibles de se produire chaque jour; les travaux pour le compte d'un service public se présentent même hors d'une période troublée. Il ne faut pas que le fonctionnement dudit service puisse subir une entrave, fût-elle momentanée. Des modifications seront permises s'il y a lieu, par la Direction du contrôle du travail, à qui les projets de changements doivent être soumis. Il va sans dire qu'on excepte de cette exigence les cas de force majeure : événements graves qui mettraient l'employeur dans l'impossibilité matérielle d'éviter une prolongation de travail.

Lorsqu'un régime particulier a été autorisé par le contrôle et mis en vigueur, il se substitue aux règles normales et c'est lui qui fait loi dorénavant. En conséquence, des dérogations aux prescriptions nouvelles sont sujettes à la même procédure que les dérogations à l'arrêté lui-même.

L'article 7 prévoit ces dérogations possibles, mais

ne les tolère que dans des cas dûment justifiés. Quelles justifications l'Administration réclame-t-elle? Il semble que n'importe quelle nécessité de service puisse être mise en avant. Le contrôle a, du reste, une liberté absolue de refuser ou d'accorder la dérogation : il est seul juge de la valeur des motifs invoqués : en cas de rejet, il n'y a pas de recours possible, le réseau demandeur n'a qu'à s'incliner et à prendre les mesures pour organiser son service sans y introduire de dérogation.

En fait, le contrôle accueille le plus grand nombre des demandes; mais, en ce qui concerne les agents des trains, les Compagnies n'abusent pas de la tolérance de l'article 7, dans la confection des roulements. C'est peut-être à cause de cette modération que le contrôle répond favorablement dans presque tous les cas; il se rend compte que si une dérogation est sollicitée, c'est bien sous l'empire d'une vraie nécessité.

Au service de la réserve, il n'est pas d'autorisation possible puisque rien n'est prévu à l'avance; l'arrêté se borne à mentionner les cas exceptionnels énumérés à l'article 7 lui-même et dit que ces cas permettent des dérogations.

ARTICLE 8

« Si, en service, par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, il s'est produit des dérogations aux règles relatives à la durée du travail ou des repos des agents des trains, chaque administration doit en informer le service du contrôle du travail par un compte rendu adressé le 10 de chaque mois pour le mois précédent au Directeur de ce service. Ces comptes rendus feront ressortir les différences entre le travail ou les repos autorisés et le travail ou les repos réels. Ils donnent, s'il y a lieu, tous les renseignements utiles pour permettre d'apprécier la nature et l'importance des dérogations signalées. Des extraits en sont affichés dans les dépôts.

« Le Directeur du contrôle du travail prescrit à l'administration du réseau de prendre les mesures pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux prescriptions du présent arrêté. Les suites données à ces observations sont signalées à l'administration par le service du contrôle qui propose, en outre, les mesures nécessaires pour compléter celles déjà prises par le réseau dans le cas où il les jugerait insuffisantes. »

Les dérogations aux règles du travail sont inscrites, au fur et à mesure qu'elles se produisent, par les agents, sur un carnet spécial qui est à leur disposition en permanence; par les gares sur des relevés, qui ont la reproduction des mentions portées par l'agent sur le carnet, et qui doivent comprendre aussi, les dérogations qui n'auraient pas été déposées par les agents.

Il faut, en somme, que le contrôle connaisse les dérogations signalées ou non par les intéressés.

La question de l'inscription des dérogations a fait écrire et parler beaucoup. On a prétendu que l'agent hésitait à les signaler de peur de paraître manquer de zèle et s'attirer la réprobation de ses chefs. Nous avons peine à croire qu'un agent ait été mal noté parce qu'il déclarait avoir fait un travail plus long que celui qui était autorisé.

D'ailleurs, depuis 1899, époque à laquelle l'arrêté Baudin organisa l'inscription des dérogations, nous voyons les Ministres appeler plusieurs fois, dans les circulaires, l'attention des réseaux sur la nécessité d'amener les agents à se conformer aux recommandations de l'arrêté et à chaque fois aussi, les réseaux invitent le personnel à ne pas négliger l'inscription des dérogations. Ils interviennent, en outre, en dehors de tout rappel émanant de l'autorité supérieure. Il ne s'est pas passé d'année entre 1899 et 1914, que des avis concernant les dérogations n'aient été donnés et réitérés.

Peut-être quelques timides s'abstenaient-ils, parce qu'ils avaient réellement peur de passer pour frondeurs; mais l'ensemble du personnel n'était pas timoré et c'est avec ensemble qu'on oubliait d'inscrire les dérogations.

Ce qui corrobore notre sentiment, c'est qu'aujourd'hui que l'esprit a changé par rapport à celui d'il y a vingt ans; aujourd'hui, que la crainte révérentielle existe moins, que le subordonné est en contact plus étroit avec son supérieur et lui parle plus familièrement, on ne signale guère plus abondamment les dérogations. Il y en a davantage d'inscrites parce que les règles actuelles de travail les occasionnent avec plus de fréquence, mais toute proportion gardée, les agents en déposent à peine plus qu'autrefois. Les recommandations, aussi pressantes et aussi répétées que jadis, n'arrivent que faiblement à secouer l'inertie du personnel, sous ce rapport.

Cependant, les Compagnies n'ont-elles pas autant d'intérêt que le contrôle à connaître les dérogations chroniques, celles qui surviennent à un même train.

Ces dérogations sont causées par des retards et les trains sujets à retard demandent à être surveillés de près. Les réseaux ont, il est vrai, pour suivre les trains qui ne marchent pas régulièrement, des moyens d'investigations autres que l'examen de la durée du travail des agents. Mais il n'est pas douteux que cinq ou six dérogations provoquées dans un mois, par le même train, frappent vivement l'at-

tention. L'intérêt de l'agent est aussi en jeu : s'il rend compte des dérogations à ses chefs, des mesures seront prises pour améliorer le service et les dérogations ne se produiront plus.

Quelles sont donc les raisons pour lesquelles le personnel montre une si grande répugnance à inscrire les dérogations, au point de se livrer à une abstention presque systématique?

Très souvent, les agents des roulements ne sont en dérogation que pour une demi-heure, une heure. Si le retard porte atteinte à la durée du grand repos, ils doivent être remplacés à la journée de travail suivante et sont ainsi dévoyés de leur roulement; or, ils n'aiment pas beaucoup les ruptures de roulement, qui ont pour effet de les passer au cadre de la réserve avec l'incertitude qui caractérise ce service. Aussi, l'agent préfère accepter la diminution relativement peu grave du repos et poursuivre son service dans le roulement.

Une autre raison nous semble pouvoir être admise : les agents des trains, lorsqu'ils arrivent de tournée, las et poussiéreux, ne se soucient pas de prolonger leur présence à la gare, pour faire des écritures, à leur point de vue, inutiles. Ils ont deux heures de retard, c'est entendu; demain, ils reviendront, ponctuels; mais, aujourd'hui, qu'on les laisse rentrer chez eux au plus tôt. Si l'on pouvait lire dans la pensée de la majorité des agents, nous sommes certains qu'on y découvrirait cette réflexion.

Il va sans dire que les très gros retards qui déplacent réellement la période de repos suivante sont inscrits. Il est certain aussi qu'on trouve sur les carnets des dérogations peu importantes, même infimes.

Ce qui est inscrit n'est qu'une partie de ce qui devrait l'être, et il faut convenir que le grand nombre des agents est réfractaire à l'inscription des dérogations.

Le registre des dérogations, tenu à la disposition des agents, est coté et paraphé par le chef de gare. Il comporte un cadre destiné à guider l'agent pour l'inscription qu'il a à faire et qui doit mentionner la date de la dérogation, le nom de l'agent, sa fonction, la nature de la dérogation et le motif.

Seule, l'indication de la nature de la dérogation appelle un bref commentaire. Il faut dire à quelle règle de travail il a été dérogé : travail effectif, amplitude, repos consécutifs hors résidence, etc., en ajoutant, conformément à l'article 8 de l'arrêté, les différences entre le travail et les repos autorisés et le travail ou les repos réels.

Le motif de la dérogation est un retard de train.

Une colonne « Observations » reçoit les renseignements sur la durée des repos qu'a eus l'agent avant et après la tournée qui a donné lieu à dérogation. Elle est remplie par la gare.

Il existe un registre des dérogations à chaque

gare de résidence d'agents des trains et à chaque point de relais important.

Où l'agent peut-il inscrire sa dérogation? Si elle se produit à l'arrivée dans une résidence étrangère, peut-il l'inscrire séance tenante ou doit-il attendre d'être rentré à sa résidence?

Pendant quelques années, après l'arrêté de 1899, on a exigé que la dérogation fût inscrite sur le registre de la résidence de l'agent à l'exclusion de tous autres. Puis un avis du contrôle a admis que l'agent pouvait inscrire sa dérogation à n'importe quelle gare de son réseau, mais cette dernière devait aviser sans retard la gare d'attache au moyen d'un relevé de la dérogation. L'agent est d'ailleurs libre de faire l'inscription sur le registre d'une gare étrangère et aussi sur le registre de sa résidence.

Au fur et à mesure que des dérogations sont inscrites ou relevées d'offices par elles, les gares les portent à la connaissance de leur administration régionale. A la fin du mois, celle-ci en fait un compte rendu d'ensemble qui est adressé au service du contrôle et donne les renseignements tels qu'ils sont fournis par le registre des gares. Il est adressé un compte rendu à chacun des inspecteurs du travail, chargés des subdivisions que les dérogations intéressent. Ces fonctionnaires doivent être mis à même de juger rapidement l'importance et le genre

des dérogations qui leur sont soumises, de façon à donner un avis motivé, s'il y a lieu, à la direction du Contrôle.

Cette autorité intervient ensuite pour prescrire aux réseaux toutes les mesures nécessaires à améliorer les conditions du travail sur les points où elles entraînent les dérogations les plus fréquentes ou les plus graves. Le directeur du Contrôle apprécie les mesures qui ont été prises à la suite de ces observations; il peut en prévoir lui-même s'il pense que celles qu'ont appliquées les réseaux ne suffisent pas; sur sa proposition, le Ministre indiquera sous forme de décision ce qui doit être fait; il pourra ordonner de retoucher des roulements trop tendus; dans le service facultatif, il peut signaler les trains dont la marche laisse à désirer afin qu'il y soit porté remède.

Il est assez rare que l'Administration ait à intervenir dans ce sens. Les Compagnies agissent sans retard lorsqu'elles sont en présence de dérogations importantes ou chroniques; les mesures qu'elles prennent d'office suffisent généralement à remettre en ordre ce qui pèche; elles sont mieux placées que quiconque pour savoir où il faut améliorer, et, nous l'avons vu précédemment, elles ont intérêt à empêcher les dérogations.

Des extraits des comptes rendus adressés au Contrôle sont affichés dans les gares, dit l'article 8.

L'affichage est fait dans les locaux fréquentés ordinairement par les agents des trains, réfectoires ou poste des plantons.

Le régime nouveau a introduit une grande innovation en matière de dérogations : il rémunère l'agent chaque fois que le service l'a amené à sortir des règles fixées par l'arrêté.

Une annexe à l'arrêté ministériel du 8 novembre 1919, portant la même date, établit le principe de la rémunération et donne les taux divers à appliquer.

C'est un tarif assez judicieux qui paie plus ou moins cher suivant que les dépassements sont plus ou moins graves : ainsi, pour l'augmentation de la moyenne journalière au delà de huit heures, il est alloué une indemnité horaire supérieure à celle qu'on attribue à un simple dépassement de l'amplitude. Voici, d'ailleurs, la reproduction du document :

Rémunération du travail des agents des trains.

« Dans le cas où les nécessités du service auront
« entraîné la non-application intégrale des règles
« du travail des agents des trains fixées par les ar-
« ticles 2 à 6 de l'arrêté du 8 novembre 1919, les

rémunérations suivantes seront accordées aux
« chefs de train :

« Augmentation de la durée du travail entre deux
« repos périodiques non compensés dans la période
« suivante, par heure : 2 francs.

« Dépassement de la durée maximum du travail
« journalier, par heure : 0 fr. 70.

« Dépassement de l'amplitude au delà des limites
« réglementaires, par heure : 0 fr. 50.

« Réduction de la durée des repos à la résidence
« ou hors résidence, par heure : 0 fr. 50.

« Ces indemnités se cumuleront. Le décompte en
« sera fait par quart d'heure arrondi au quart
« d'heure supérieur.

« Les agents autres que les chefs de train rece-
« vront des indemnités égales aux trois quarts de
« celles de ces derniers agents.

« Lorsque, à titre tout à fait exceptionnel, on fera
« prendre à un agent des trains deux repos consé-
« cutifs hors de la résidence, on lui allouera une in-
« demnité de 5 francs, indépendamment des indem-
« nités de déplacement résultant des règles en vi-
« gueur.

« Dans les services ramenant l'agent chaque jour
« à sa résidence, les indemnités pour dérogations
« aux règles relatives à la durée maximum du tra-
« vail journalier, à l'amplitude ou au repos seront
« réduites de moitié. »

La méthode adoptée pour l'application de ces rémunérations fait qu'on paie non seulement dans les cas de dérogations, mais même simplement pour les dépassements. En effet, le deuxième alinéa prévoit qu'il sera alloué deux francs pour une « augmentation de la durée du travail... non compensée dans la période suivante... » ; or, on attribue l'indemnité dès que l'augmentation est constatée et sans attendre la période suivante pour savoir si elle la compensera ou non.

On sait aussi que le travail effectif pouvait être, deux fois dans la période et six fois par mois, prolongé au delà de neuf heures; tant que cette limitation est observée, il n'y a pas dérogation. Cependant, on rémunère tout dépassement de ce genre. Même remarque pour la réduction de la durée du repos à la résidence qui peut être appliquée une fois, aux termes de l'arrêté, entre deux repos périodiques; cette réduction est payée.

On a établi, au fond, la rétribution des heures supplémentaires, et ce procédé nous semble bien plus juste et plus rationnel que celui qui compense les dérogations par des allongements de repos proportionnés à l'importance du dépassement.

C'était la thèse de certains groupements syndicaux : toute augmentation de la durée du travail, demandée à l'ouvrier, doit être suivie d'une augmentation de la durée du repos. Est-ce bien logique ?

Et quelle production obtiendrait-on en généralisant cette méthode?

Voit-on un directeur de manufacture libérer aujourd'hui deux heures plus tôt son personnel parce qu'hier il l'a fait travailler une heure au delà du terme de la journée? Pas du tout. L'heure qui a été fournie hier en supplément vaudra à l'ouvrier un salaire spécial s'ajoutant au salaire de la semaine. Nous croyons bien que si l'on donnait le choix entre les deux solutions, la très grande majorité des travailleurs ne demanderait pas le repos prolongé compensateur, mais plutôt le paiement des heures de travail supplémentaires.

ARTICLE 9

« En aucun cas et sous aucun prétexte les agents
« des trains ne peuvent invoquer la prolongation de
« la durée de leur travail pour interrompre le ser-
« vice qui leur a été assigné entre deux grands
« repos journaliers et plus généralement pour aban-
« donner le service public qu'ils sont chargés d'as-
« surer. Mais ils doivent rendre compte à leur chef,
« ausistôt que possible, de toutes les dérogations au
« présent arrêté qui se sont produites au cours de
« leur travail, en inscrivant leurs observations sur
« un registre spécial ouvert à cet effet dans chaque
« gare.

« L'inobservation éventuelle par les agents de la
« disposition précédente ne dispense en aucune
« façon les Compagnies de chemins de fer de si-
« gnaler au service du Contrôle du travail, confor-
« mément aux prescriptions de l'article 9, les déro-
« gations qui se sont produites. »

Cette disposition, reproduite dans tous les textes qui visent les conditions de travail des agents ambulants, leur rappelle qu'ils assurent un service public et qu'il leur est interdit de s'y dérober, même en invoquant une prolongation du travail.

Il n'y a pas de difficulté s'il s'agit de l'interruption de service proprement dite : on ne voit jamais un mécanicien, ni un conducteur de train quitter la machine ou le fourgon dans une gare de la route sous prétexte qu'un incident a déjà prolongé leur travail de deux, trois ou quatre heures, et qu'ils en ont autant à faire avant d'arriver à destination. Non, à moins d'être relevé, l'agent ambulant ne quitte pas son poste, fût-il depuis longtemps en dérogation : il sait bien qu'il ne peut pas l'abandonner.

Ce qui prête à controverse, c'est le cas de l'agent dont on sait, avant même la prise de service au train, qu'il ne pourra pas accomplir son travail sans dépasser les limites fixées. Par exemple, un conducteur se présente à 7 h. 30 pour assurer à 8 heures un train qui offre sept heures de parcours; annoncé avec un certain retard, le train passera à une heure qu'on ne peut déterminer, ce qui oblige l'agent à attendre et empêche qu'il soit rendu libre. Comme nous l'avons vu en étudiant l'article 5, cet agent ne peut être considéré en repos, son service effectif est bien commencé. Si le train ne passe qu'à une heure de l'après-midi, il n'est pas douteux que l'agent qui va l'accompagner sera en dérogation quand il arrivera au terme du parcours.

Si l'agent, prétextant cette prolongation de travail, non pas encore effective, mais certaine, refuse

d'assurer le train pour lequel il était désigné, peut-on lui opposer l'article 9 et passer outre à son refus?

Nous ne sommes pas en présence d'un abandon de service. Mais est-ce une interruption? Il semble bien que oui, puisque le service a été pris en fait, et s'est continué pendant l'attente du train en retard. Cependant, l'interruption dont parle l'arrêté paraît s'appliquer au service en route, au travail commencé dans un train.

A notre avis, le caractère public de l'agent des trains et son rôle exigent une interprétation sévère de l'article 9 : dans l'hypothèse où nous nous sommes placés, la gare, où se trouve l'agent qui va accompagner un train en retard, l'a laissé en situation d'attente, c'est-à-dire en service; une solution s'impose à elle, puisqu'il est certain qu'en assurant le train l'agent sera en dérogation : le remplacer par un collègue qui pourra accompagner normalement. En pareille circonstance, c'est ainsi qu'une gare de relais doit opérer : une dérogation prévue implique le remplacement de l'agent.

Mais il faut que cette relève soit possible, c'est-à-dire qu'il y ait un collègue disponible et que le travail déjà fait par ce dernier lui permette d'assurer le train en retard sans tomber en dérogation lui-même. A défaut de personnel capable de remplacer, l'agent doit partir. Nous allons plus loin : quand

même il lui semblerait que la gare a quelqu'un sous la main, il ne peut protester; s'il reçoit l'ordre de se mettre en route, il faut qu'il l'exécute; il rendra compte, en inscrivant sa dérogation, de la manière dont il a été commandé, mais il n'est pas juge, au moment du départ, de la façon d'opérer de celui qui le commande.

Pour justifier cette rigueur apparente, il faut se placer dans la situation que voici : le plus souvent, quand un retard très important se produit, il a pour cause un incident qui arrête non seulement un train, mais une série de trains, quelquefois de directions différentes (obstruction d'une voie par éboulement, ou par déraillement). Tous les agents qui attendent les trains en retard à la gare de relais suivante sont dans la même situation et tous doivent prévoir qu'ils seront en dérogation; on juge de l'embarras extrême où ils mettraient la gare de relais s'ils exigeaient avec ensemble que cette gare les remplace : aurait-elle immédiatement le personnel suffisant que la mesure serait peut-être imprudente, car les jours de circulation troublée, il faut faire face à des imprévus de toutes sortes. A notre avis, la gare est juge de ses disponibilités; si elle croit pouvoir remplacer quelques agents, ceux qui ne sont pas relevés doivent partir sans récriminer; si elle ne peut remplacer personne, tous assurent leur service, quitte à présenter sur le registre des dérogations les

observations qu'ils croiront devoir formuler. Sans cette règle, il n'y aurait pas de travail possible au chemin de fer, où l'imprévu est si fréquent.

On remarquera que l'article 9 oblige les agents à rendre compte de toutes les dérogations qui se sont produites au cours de leur travail : nous avons indiqué plus haut comme ils se conformaient peu à l'obligation. Cette négligence est d'ailleurs prévue, le dernier alinéa prescrivant aux Compagnies de signaler les dérogations, même si l'agent ne les inscrit pas. C'est donc aux gares qu'il appartient d'examiner au jour le jour le service des agents et de mentionner les dérogations qu'elles relèvent. Il arrive quelquefois, lorsqu'on fait remarquer à un agent une dérogation non inscrite, qu'il consent à la signaler lui-même sur le registre; le plus souvent, il ne fait rien, la gare reste seule pour agir.

Mais que dire d'un agent qui demanderait à la gare de ne pas inscrire la dérogation parce qu'il tient à n'être pas dévoyé de son roulement et à repartir, le lendemain, à l'heure réglementaire, sans avoir pris un repos d'une durée de quatorze heures? Nous avons déjà dit que l'agent n'aimait pas beaucoup à être remplacé, à son roulement, et qu'il préférerait l'assurer sans interruption.

Peut-on déroger par des conventions particulières, par un accord entre l'agent et la Compagnie, aux règles de l'arrêté ministériel? Il semble que la na

ture des choses ne s'y opposerait pas. Néanmoins, le texte l'interdit, puisqu'il oblige les Compagnies à signaler d'office les dérogations, il ne saurait être question d'en négliger le compte rendu sous prétexte que l'agent désire les passer sous silence.

ARTICLE 10

« Les roulements en vigueur, les bulletins de traction et les registres mentionnés à l'article précédent, sont constamment tenus à la disposition des ingénieurs du Contrôle et des agents sous leurs ordres. »

Ceci est un complément à l'article 6, qui prévoit déjà que les roulements doivent être soumis au contrôle.

Indépendamment de cette mesure, il faut que le service du contrôle puisse vérifier quand il lui plaît les conditions du travail. Les fonctionnaires peuvent donc examiner sur place, dans les gares, les graphiques des roulements et les bulletins de service des agents. L'article 10 parle de bulletins de traction, par analogie avec la même disposition, visant les mécaniciens et les chauffeurs; il ne s'agit pas tout à fait de traction, pour les agents des trains, et nous pensons que le terme de bulletin de service eût été mieux choisi; mais c'est un détail.

Les registres des dérogations sont également présentés aux fonctionnaires du Contrôle, qui apposent leur visa à chaque vérification.

Le Contrôle du Travail

Historique

Le contrôle du travail des agents de chemins de fer s'est longtemps confondu avec le contrôle général de l'Etat, comportant la surveillance de l'exploitation technique, de l'exploitation commerciale, de la police et de la sûreté des chemins de fer. Cela se comprend par le fait que la réglementation du travail était elle-même peu précise et non écrite.

En 1893, le Ministre des Travaux Publics essaye une organisation du contrôle du travail par l'arrêté du 20 mai, dont l'article 9 disait, notamment : « Les contrôleurs du travail sont chargés... de surveiller l'exécution des règlements, arrêtés et décisions sur la durée et les conditions du travail des agents des Compagnies.

«...Les contrôleurs du travail sont recrutés par voie de concours parmi les chefs de dépôts, sous-chefs de dépôts et mécaniciens d'un réseau de chemin de fer, qui ont des droits acquis à une pension de retraite de la Compagnie... »

Ces dispositions laissaient voir que le travail qu'on désirait surtout contrôler était celui des mécaniciens et des chauffeurs.

L'organisation ne donna pas les résultats espérés.

C'est encore le même personnel que visait le décret du 30 mai 1895, pris sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, constatant l'insuffisance des moyens de contrôle.

« Art. 15. — Les contrôleurs du travail sont spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions réglementaires sur le travail des agents des Compagnies, la conduite et la marche des trains et, notamment, de vérifier les roulements des mécaniciens et chauffeurs et les bulletins de traction. »

Toutefois, le recrutement était étendu aux conducteurs de trains, ce qui permettait d'envisager le contrôle du travail des agents des trains si un candidat de cette catégorie parvenait à être nommé contrôleur.

Mais le mode de recrutement n'était pas très favorable à une inspection sérieuse. En exigeant quinze ans de service, il ne parvenait à désigner que des agents déjà d'un certain âge et n'ayant pas, malgré la bonne volonté certaine, une activité suffisante.

D'ailleurs, l'absence de règles écrites permettait-elle un contrôle efficace?

Seule, une réglementation décisive pouvait ame-

ner l'organisation d'un contrôle. Les arrêtés de 1899 l'ont fait naître en 1902.

Le décret du 11 mars 1902 dit, en son article premier, que la « surveillance sera exercée, à l'avenir, pour l'ensemble de tous les réseaux d'intérêt général, par un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, chef de service, qui relèvera directement du Ministre des Travaux Publics ». Sous ses ordres fonctionneront les « ingénieurs ordinaires » et des « contrôleurs du travail des chemins de fer ».

Ces derniers sont « spécialement chargés de surveiller l'exécution des prescriptions concernant la réglementation du travail des agents ».

« Ils sont recrutés, par la voie du concours, parmi les agents ou anciens agents des services actifs des Compagnies ou du réseau de l'Etat, ayant été commissionnés pendant cinq ans au moins. »

Les conditions d'âge requises offrent plus de garantie d'activité que celles des arrêtés et décrets précédents.

Il y eut, au début, du flottement quant aux attributions, et le Ministre dut les préciser par un arrêté du 15 avril 1902, qui y comprenait la surveillance de l'application des lois, décrets et arrêtés concernant la durée du travail et du repos des agents.

Les agents des trains étaient confondus dans l'en-

semble du personnel ; aucun régime particulier n'était prévu.

Il importe de dire quelques mots des comités du travail sur le Réseau de l'Etat, créés le 13 février 1901 par M. Baudin, parce que ces comités seront l'origine de l'organisation qu'a prévue depuis, pour tous les réseaux, l'arrêté du 8 novembre 1919.

Ces comités étaient un rouage spécial auquel participaient des délégués des agents qui se rencontraient avec les chefs hiérarchiques en vue d'assurer l'application des règlements intéressant le travail. Dans l'instruction qu'il adressait au Directeur des Chemins de fer de l'Etat, le Ministre prévoyait une grosse objection à ce système et répondait : « Je suis certain que l'esprit de discipline ne souffrira aucun affaiblissement. Il ne pourra que s'augmenter encore, en devenant plus réfléchi, lorsque les agents, sans être mêlés à la conduite de l'exploitation, en verront de plus près toutes les difficultés et prendront davantage conscience de leurs droits. L'institution des comités du travail dans les chemins de fer n'acquerra son développement normal que par la pratique, et c'est par ces résultats qu'il faudra la juger. »

L'article premier instituait un comité par arrondissement de l'exploitation. L'article 2 disposait :

« Les comités du travail ont pour mission de veiller à l'exécution des lois, décrets et arrêtés minis-

tériels concernant les heures de travail et de repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains, des agents des gares, dont le service peut intéresser la sécurité des trains et manœuvres... et généralement de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail. »

Chaque comité du travail était composé par les chefs des divers services, les contrôleurs du travail du réseau et les délégués du personnel de l'arrondissement, à raison d'un par catégorie ; nous y voyons siéger un agent des trains.

Les délégués étaient élus par le personnel de leur catégorie ; ils devaient être en activité de service.

Nous ignorons si cette institution a porté atteinte à la discipline sur le réseau de l'Etat ; nous savons seulement qu'après le départ de M. Baudin du Ministère, elle n'a pas fonctionné avec régularité. Mais le personnel des autres réseaux a émis des vœux pour qu'elle fût étendue à tous les chemins de fer d'intérêt général.

L'organisation actuelle du Contrôle du Travail

En même temps que les arrêtés qui ont fixé les règles actuelles de travail des mécaniciens, des chauffeurs et des agents des trains, le Ministre en

publiait un destiné à organiser le contrôle du travail de ces mêmes agents.

Mécaniciens et chauffeurs et agents des trains sont tour à tour visés dans les deux premiers articles, dont voici les parties qui concernent les agents des trains :

« *Article premier.* — Il est institué, à titre provisoire, sur chacun des réseaux... un comité central du travail des agents des trains auprès de l'ingénieur en chef de l'exploitation pour l'ensemble de chaque réseau, et un comité local du travail des agents des trains auprès des inspecteurs principaux, chef d'arrondissement d'exploitation pour l'ensemble de l'arrondissement. »

« *Article 2.* — ...Chaque comité du travail des agents des trains sera composé de deux représentants du service de l'exploitation du réseau et de deux représentants élus par le personnel et pris parmi les agents des trains...

« Les représentants du personnel au comité local des agents des trains seront élus par les agents des trains de l'arrondissement d'exploitation...

« Les représentants du personnel au comité central des agents des trains seront élus par les représentants du personnel aux comités locaux des agents des trains.

« Un fonctionnaire du Contrôle du Travail assistera aux séances de chaque comité. »

Cette organisation comporte donc une représentation à deux degrés du personnel auprès des Compagnies, au premier degré auprès de l'Administration régionale, au deuxième auprès de l'Administration centrale.

Les deux représentants du service de l'exploitation sont : au comité local, le chef de service régional ou son délégué, et un agent que ses fonctions appellent à surveiller le personnel des trains; au comité central, le chef de service ou son délégué, et un agent chargé, autant que possible, du personnel des trains.

Les deux représentants du personnel sont élus : pour le comité local, par leurs collègues de l'arrondissement ou de la section; ceux du comité central, par les représentants auprès des comités locaux.

Que penser de ce système? Evidemment, l'élection est la vraie manière d'obtenir la représentation souhaitée du personnel; mais, comme il ne s'agit ici que de discuter et de défendre des intérêts corporatifs, est-ce que l'on n'aurait pas pu recourir à un autre mode que l'électoral? Peu importe la personne du représentant : il suffit qu'il ait l'expérience, la compétence et l'autorité voulues pour se faire entendre et soutenir la cause des agents; cette expérience et cette autorité, ne les aurait-on pas trouvées chez les deux agents les plus anciens? L'indépendance était assurée par l'âge, puisqu'ayant peut-être

déjà droit à la retraite, ces hommes n'attendent plus rien de leurs employeurs. Choisis par leur naissance, ils ne l'étaient pas par le réseau intéressé. On peut objecter la fatigue, l'activité affaiblie; mais il n'est pas question ici de contrôle ou d'inspection; il faut simplement recevoir et recueillir les observations des agents sur les règles de travail.

Pratiquement, l'élection des délégués aux comités du travail a eu le sort de la plupart des élections d'aujourd'hui : elle n'a pas passionné beaucoup d'électeurs.

L'article 3 énumère les fonctions qui seront dévolues aux comités. Ils devront : *a)* déterminer le régime du travail à appliquer à chaque réseau; *b)* contrôler les roulements; *c)* contrôler les dérogations.

La première de ces fonctions a perdu de son intérêt maintenant que l'ensemble des prescriptions de l'arrêté est en vigueur sur les réseaux. Le rôle du comité consistait, à l'origine, à déterminer pour une durée de trois mois les règles transitoires à appliquer en attendant le régime intégral.

Du reste, ces comités avaient été institués à titre provisoire justement en vue de fixer les étapes par lesquelles on devait aboutir à la situation définitive.

Ils n'ont subsisté, en fait, que pour le contrôle des roulements et des dérogations.

Ce qu'on appelle aujourd'hui les « Commissions pour l'examen des roulements et des dérogations

des agents des trains », ce sont les anciens comités du travail, avec la composition prévue par l'arrêté du 8 novembre; les commissions se réunissent chaque mois sur la convocation du représentant du réseau.

Les roulements et les modifications qui ont pu être faites sont communiqués à l'avance aux délégués du personnel, ainsi qu'au fonctionnaire du contrôle, qui assistera à la séance. Il en est de même du relevé des dérogations. Roulements et dérogations sont ainsi soumis à un examen préalable, de sorte qu'à la réunion il peut en être discuté pertinemment.

Les représentants du personnel font valoir, s'il y a lieu, les raisons qui nécessitent des retouches aux roulements; ils appellent l'attention sur les journées à service tendu qui risquent le provoquer des dépassements. Les représentants du réseau font leurs observations. Si, d'un commun accord, une modification est reconnue nécessaire, on en prend note pour l'introduire dans les roulements à la première occasion, à moins que l'amélioration soit particulièrement urgente; dans ce cas, une annexe aux roulements est éditée sans retard. A la réunion suivante, les délégués font part des résultats obtenus.

Pour le contrôle des dérogations, il est prévu une disposition spéciale : la Commission peut être saisie d'office, si, au cours d'un mois, il se produit plus de cinq dérogations graves à un même train.

Qu'elle soit saisie d'office, ou qu'elle se réunisse normalement, la Commission examine les causes de toutes les dérogations qui se répètent et affectent un caractère chronique. Dans tous les cas, les représentants des réseaux font connaître les mesures qu'ils prennent pour améliorer les conditions du travail, soit par des modifications aux roulements, si c'est le service régulier qui souffre; soit en surveillant la marche des trains visés, aussi bien dans le service régulier que dans le service facultatif.

A chaque réunion, il est dressé un procès-verbal d'examen des roulements et un procès-verbal d'examen des dérogations.

Le fonctionnaire du contrôle peut, de son côté, signaler les points sur lesquels il croirait devoir appeler l'attention du réseau, tant pour les dérogations que pour les roulements.

Le cas échéant, il est pressenti, en séance, des demandes de dérogations que le réseau juge nécessaire d'obtenir pour organiser telle ou telle partie du service. Cette méthode permet aux représentants du personnel de faire aussitôt leurs objections; si l'accord est possible, elle l'active; s'il y a désaccord, l'inspecteur du contrôle fait entendre aux représentants les raisons pour lesquelles il est d'avis ou de rejeter ou d'accueillir la demande de dérogation. Néanmoins, en cette matière, la simple approbation de l'inspecteur du contrôle ne suffit pas; le

question n'est réglée officiellement que par une correspondance avec le service du Contrôle.

Le nouveau régime des Chemins de fer

La loi récente, qui a organisé le nouveau régime des chemins de fer, n'a pas oublié la réglementation du travail. Nous nous bornons à reproduire, sans commentaires, les textes qui nous intéressent.

Voici celui de l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921 :

« Toute contestation d'ordre collectif s'élevant
« entre un ou plusieurs réseaux et le personnel,
« notamment sur les questions relatives au statut,
« ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération
« et aux institutions de retraite du personnel, sera
« réglée par un tribunal arbitral constitué ainsi
« qu'il suit : deux arbitres seront désignés par les
« représentants des réseaux au Conseil supérieur,
« deux arbitres seront désignés par les représen-
« tants du personnel à ce même Conseil, apparte-
« nant à la catégorie ou aux catégories du person-
« nel intéressé dans le conflit; un cinquième ar-
« bitre, qui sera, de droit, président du tribunal
« arbitral, sera désigné par le Conseil supérieur,
« délibérant sans les représentants des réseaux et
« du personnel. Ce cinquième arbitre devra être
« choisi en dehors du Conseil supérieur. »

D'autre part, la Convention annexe, passée entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'Etat, et les réseaux, institue un Comité de Direction commun à tous les réseaux et porte, en son article 7, que :

« Le Comité de Direction délibère sur toutes les questions qui intéressent l'ensemble des réseaux et, notamment, sur :

.

« c) Les modifications à apporter au statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraite... »

.

Il conviendra de voir à l'œuvre ces organismes avant de donner un jugement sur les dispositions nouvelles.

Critique des règles actuelles de travail et projets de modifications

L'étude des règles du travail des agents des trains confirme ce que nous disions, au début de cet exposé, à propos du caractère très spécial de l'ouvrier ambulant et de sa tâche : il est malaisé de mesurer la quantité d'un tel travail.

Cette difficulté a fait durer cinquante ans un régime incertain, alors que des lois s'occupaient des autres catégories de travailleurs; et, depuis que des textes ont déterminé des conditions de travail, le défaut de mesure subsiste, à travers les changements de règles.

Il faut reconnaître qu'au temps où l'agent des trains n'avait que neuf heures de repos à sa résidence, il existait un excès. L'amplitude de dix-sept heures supposait alors des parcours prolongés; les soins de propreté, au retour (pour s'en tenir à ce détail), demandaient un temps qui diminuait de façon assez sensible la durée du repos; les préparatifs avant le départ ajoutaient à cette réduction. Si le repos coïncidait à peu près avec la nuit, on avait

encore quelques bonnes heures de sommeil; quand il tombait en plein jour, le repos vraiment réparateur, au lit, était bien écourté.

Avec l'arrêté ministériel de 1919, règne l'excès contraire. On voit parfois des agents, complètement reposés et restaurés, souhaiter de repartir au plus tôt, parce qu'ils ne savent comment employer leur temps.

Tout a été dit sur les conséquences sociales, financières, économiques de la journée de huit heures. Elle a été vivement désapprouvée et défendue avec zèle. L'argument principal, développé par les adversaires de la réforme, était l'entrave qu'elle allait apporter à la réorganisation de l'industrie, à la bonne marche des entreprises; à quoi les partisans répondaient que la réduction de la journée de travail ne pouvait pas entraîner les conséquences redoutées, qu'elle était bonne en soi et que tout dépendait de la manière dont elle serait appliquée.

Nous avons déjà dit ce que nous pensions de l'opportunité de la loi de huit heures au lendemain de la guerre; cette réserve étant rappelée, comment juger la façon dont la loi a été adaptée aux agents des trains?

Le régime étudié dans ces pages nous paraît donner lieu à deux critiques : il cherche trop à rapprocher les règles de travail des ambulants de celles des professions sédentaires.

Il est empreint d'une tendance exagérée à l'égalité.

Il est imprudent de viser à établir des règles de travail similaires pour deux genres d'occupations aussi différents que celui de l'agent des trains et celui de l'employé de commerce.

Avec les heures immuables qui commandent ce dernier, il n'y a pas de mécompte; on sait qu'il travaille quatre heures le matin, quatre heures le soir, quarante-huit heures par semaine; l'intensité de la tâche est à peu près constante; la production ne varie pas beaucoup; elle est, au surplus, facile à évaluer.

Au contraire, il y a, dans la période de travail de l'agent ambulant des journées où le rendement est plus faible qu'à d'autres; par moments, le travail se borne à une simple présence sans le moindre effort physique ou intellectuel.

On objectera que le vendeur à un rayon de grand magasin a, lui aussi, des instants inoccupés où sa seule fonction consiste à attendre le client; mais il faut remarquer que le vendeur est astreint à la surveillance de son étalage et que la responsabilité qui lui incombe constitue un travail; au lieu que le conducteur qui reste en gare avant l'ordre de partir n'a d'autre contrainte que celle de ne pas s'éloigner du poste, et il est libre de tout souci : il dort, il se divertit s'il le désire.

Le même employé de commerce quitte à six heures du soir le magasin et y reviendra à huit heures du matin, juste quatorze heures après. L'agent ambulant lui, ne sera pas appelé, à coup sûr, au terme des quatorze heures; il ne reprendra peut-être son service qu'après dix-huit heures de repos. Prenons une prolongation moyenne de repos de trois heures, ce qui n'est pratiquement pas rare, et voyons quel rendement elle entraîne en fin de mois par rapport à celui que fournit un ouvrier de l'industrie. Si les deux hommes commencent leur tâche, ensemble, le premier jour du mois, à huit heures du matin, nous constatons que l'agent ambulant, dont la reprise de service est, chaque jour, reportée trois heures plus tard que la veille, retrouve son collègue sédentaire qui, lui, garde constamment les mêmes heures, le dixième jour du mois à 8 heures du matin; seulement ce dernier commence sa dixième journée de travail et l'ambulant sa neuvième. Pour la commodité de la démonstration, nous supposons que le travail est continu, sans repos hebdomadaire ou périodique et que les quatre jours de repos sont reculés à la fin du mois; lorsque l'ouvrier sédentaire abordera la vingt-sixième journée, l'agent des trains n'aura pas commencé sa vingt-quatrième. Donc, en un mois, l'ambulant, dans cette hypothèse, travaillerait presque trois jours de moins que l'employé de l'industrie.

Nous avons choisi un agent qui rentre tous les jours à sa résidence; pour les autres, la déperdition n'est pas si grande; mais, d'autre part, le dépassement de trois heures qui a servi d'exemple, n'est pas un maximum; parfois le repos à la résidence est prolongé de quatre heures et même davantage; on imagine quel faible rendement cela peut donner en fin de mois et d'année par rapport à la production de l'ouvrier de manufacture.

Ces observations font voir le danger de règles trop parallèles.

Les règles de l'amplitude, plus particulièrement, ne pouvaient pas se ressembler dans les deux catégories; or, la fixation du maximum à douze heures et de la moyenne à dix heures, pour l'agent des trains, rend sa situation à peu près identique à celle de l'ouvrier sédentaire.

Le repos à la résidence correspond, naturellement, à la durée moyenne de l'amplitude; mais, en pratique, chez le travailleur ambulant, les quatorze heures sont toujours dépassées. La même remarque s'impose pour le grand repos périodique et nous avons pu établir qu'afin de donner trente-huit heures dans les conditions prévues, il fallait maintenir une marge de trois ou quatre heures, c'est-à-dire porter la durée réelle du repos à plus de quarante heures.

On n'a pas assez songé aux marges nécessaires,

dans ce travail irrégulier d'agent des trains; il devrait pourtant apparaître que les limites ne seraient pas atteintes et que, malgré les efforts qu'on ferait pour les approcher, on resterait toujours en deçà pour la durée du travail, au delà quant au temps de repos.

Un autre grave écueil, c'est la manière dont on calcule la moyenne journalière de travail. Comme l'employé de commerce, qui fait quarante-huit heures dans la semaine, soit à raison de huit heures par jour, soit avec neuf heures pendant cinq jours et la liberté de l'après-midi du samedi, l'agent ambulant travaille autant de fois huit heures qu'il y a de jours dans la période; on ne peut mieux rendre les conditions plus semblables, mais, tandis que l'employé de commerce donne exactement quarante-huit heures à son patron, l'agent des trains ne donne pas huit heures entières de sa journée, en multipliant la différence en deçà par le nombre de jours, on arrive à la fin de la période avec une perte de temps qui ne sera jamais compensée puisque, à la période suivante, il faudra calculer de même et subir par conséquent une autre perte qui s'ajoutera aux précédentes.

Enfin, il est difficile d'approuver la solution qui distingue si peu l'attente d'un travail et l'exécution de ce travail, le temps passé tranquillement et sans nulle peine avant l'ordre de mise en route et les

heures consacrées à l'effort. Le seul tempérament qui compte les trois premières heures de réserve pour un tiers en cas de départ, est d'une importance bien minime. Serait-il inique de chercher à établir un barème d'équivalence entre le temps inoccupé et le temps de travail effectif, la durée de la journée pouvant être accrue d'un laps de temps proportionnel à celui qui n'aurait consisté qu'en une simple présence? Une extension du même genre serait admise lorsque, dans la journée, la durée des petits repos aurait été forte et le travail effectif réduit.

En résumé, le désir de rendre aussi voisines que possible les conditions de travail de l'agent ambulant et de l'ouvrier sédentaire, aboutit à leur donner des sorts différents; l'agent ambulant bénéficie de quelques loisirs supplémentaires, par contre son rendement est atteint et sa valeur sociale diminuée.

Un autre reproche à adresser au mode d'application de la journée de huit heures aux agents des trains, c'est la tendance exagérée à l'égalité.

Il y a dans le service ambulant des situations diverses qui appelaient des traitements différents. En n'en tenant aucun compte, on a aggravé la faiblesse de la production.

Cependant la justice n'eut pas souffert du maintien des dispositions anciennes. Il était prévu, na-

guère, un régime spécial pour les agents qui ne couchaient jamais hors de la résidence; nous avons eu déjà l'occasion de dire combien cette pratique nous paraissait équitable. Pourquoi ne pas l'avoir maintenue? L'agent qui rentre tous les soirs chez lui est favorisé, personne n'en doute; il a, chaque jour, ses quatorze heures de repos, alors que son collègue qui découche a tantôt quatorze tantôt neuf heures. On pouvait le distraire de la règle commune; sans toucher à la durée du travail, arrêtée par la loi, on créait un régime où l'amplitude aurait été portée à dix heures et demie ou onze heures de moyenne et le repos ramené à treize heures trente, ou treize heures.

Autrefois, il était prévu une réduction de la durée du travail pour les parcours haut-le-pied et pour les accompagnements de certains trains dont le service comportait moins de peine.

Il n'existe plus rien aujourd'hui de cette règle : on a égalisé toutes les situations? Peut-on approuver la réforme sans réserve?

La réduction pour certains trains rapides et express a été combattue avec l'argument que si les arrêts sont moins nombreux, les efforts de manutention moins grands, la surveillance de la voie était rendue plus pénible par la vitesse. Soit; admettons qu'on ne distingue plus les services des uns et des autres trains.

Mais les parcours haut-le-pied ? Il est difficile d'admettre que des agents qui se trouvent dans un train sans travailler, assis peut-être en voiture, puisqu'ils y ont accès, fournissent un gros effort. Ils sont en route, c'est vrai, aussi les considérera-t-on en service : mais la réduction du dixième n'était ni rigoureuse ni tracassière, elle était légitime. On dira que ces employés sont à la disposition du chef de train qui peut les appeler à l'aide, d'accord ; seulement rien n'empêchait de prévoir la réduction en décidant que si, pour un motif quelconque, ils viennent à coopérer au service, le temps de la coopération sera compté comme travail.

Le décompte total des parcours haut-le-pied comme travail est une sujétion d'autant plus lourde que ce genre de trajet est fréquent au service ambulante. Il est en fait impossible de trouver une utilisation pour tous les allers et tous les retours ; souvent il est nécessaire d'expédier ou de rapatrier haut-le-pied. C'est une particularité bien gênante pour la production, elle est inévitable. On aurait dû en atténuer l'effet coûteux en maintenant la réduction du dixième.

La poursuite de l'égalité à outrance est le défaut de l'heure présente.

N'a-t-on pas vu des agents réclamer pour le service des trains un roulement unique où tout le personnel d'une résidence serait compris, de façon que

tous aient les mêmes tournées, les mêmes difficultés, et qu'il n'y ait plus de comparaison ni de jalousie possible. Quel raisonnement étroit! L'égalité est irréalisable. Elle serait même cruelle ici. L'agent qui est usé par de longues années de route est content, parvenu à un âge, d'avoir un service un peu plus doux; il y a des roulements faciles qui conviennent aux vétérans, tandis qu'on affecte les hommes dans la force aux roulements pénibles. Il est bon de pouvoir procurer à l'ancien une demi-tranquillité, l'égalité poussée à bout s'oppose à ces mesures heureuses.

Il est d'ailleurs préférable, au point de vue professionnel, qu'il n'y ait pas, non seulement un roulement unique, mais même un roulement trop long. Le roulement peu étendu est un gage d'habileté et de meilleure exécution du service parce qu'il procure une meilleure connaissance des lignes et des conditions du service dans les trains qui le composent.

Quelques-uns préconisent la suppression des roulements et l'affectation de tout le monde à la réserve. Serait-ce une bonne méthode? Pas vis-à-vis du rendement, d'abord; l'utilisation est beaucoup moins bonne à la réserve en raison de son emploi livré à l'imprévu. Il est admis qu'on gagne un quart du personnel en incorporant les trains en des roulements déterminés et en y affectant nommément les

agents. Mais, pour l'employé lui-même, la réserve perpétuelle serait-elle agréable? Pour certains, oui, car tous les goûts existent; pour un grand nombre, le régime de l'imprévu n'est pas le travail rêvé, ils aiment mieux le service connu d'avance et nous avons dit, à propos des dérogations, que, fréquemment, les agents négligeaient de les inscrire parce qu'ils ne tenaient pas à être dévoyés des roulements et être versés même pour un temps très court, à la réserve.

En somme, il ne faut pas rechercher avec trop d'acharnement à égaliser les situations; outre que l'on y parviendrait avec peine, les résultats d'une égalité presque complète ne seraient pas merveilleux.

Quelles conséquences a produites l'application des règles de travail que nous venons de critiquer?

L'occasion nous a été donnée de fournir quelques chiffres sur les moyennes de travail des agents des trains.

Avant 1899, ces moyennes variaient entre huit heures et demie et onze heures; il n'y avait alors aucun texte prévoyant des règles et en assurant l'observation.

Sous le régime de l'arrêté Baudin, avec dix heures par jour de travail effectif, les moyennes se tiennent entre huit heures et neuf heures cinquante.

Depuis l'application de la loi de huit heures, elles

oscillent de six heures dix à sept heures cinquante-cinq.

On voit qu'il n'est jamais possible d'atteindre la limite elle-même. Mais, poussons plus loin la comparaison : Sous le régime de dix heures, on en approchait un peu plus souvent; avec les règles actuelles, il n'en est plus ainsi; rarement la moyenne atteint sept heures quarante-cinq, elle se maintient entre six heures trente et sept heures trente. La moyenne d'ensemble est d'environ sept heures dix au service régulier; à la réserve, elle est généralement inférieure à sept heures.

Si l'on arrivait un peu plus près des limites, autrefois, c'est que la forte amplitude permettait de pousser plus loin le travail journalier. Aujourd'hui, l'amplitude étroite empêche de faire rendre un service effectif voisin de huit heures; il faudrait pour cela que la durée du service effectif et celle de l'amplitude fussent communes dans beaucoup de tournées, c'est-à-dire qu'on pût faire faire les parcours les plus longs possible; il n'y a pas que de longs parcours au chemin de fer, il y en a aussi de petits; les tournées où le travail a la même durée que l'amplitude ne sont pas les plus nombreuses.

Que font les agents des loisirs élevés que leur procure la réglementation actuelle?

Il nous souvient d'un orateur de Congrès, qui, peu de mois avant l'armistice, préconisait chaudement

les huit heures, en avançant que l'employé de chemin de fer n'était pas assez éclairé, pas assez instruit, qu'il lui importait de conquérir les moyens d'apprendre en se donnant une liberté plus large et en s'affranchissant du terre à terre de sa profession.

Nous craignons bien que la masse des agents n'ait pas mis à profit de façon aussi excellente les repos que leur octroie le nouveau régime. Il y en a — c'est heureusement le petit nombre — qui ont entrepris des travaux dont la conduite les absorbe plus que leur profession elle-même; ceux-là ont fait de leur métier l'accessoire. Beaucoup ont des occupations familiales, des jardins surtout, qui consomment les loisirs à la belle saison. D'autres ne font rien et s'ennuient.

Comme nous le disions au commencement de cette conclusion, on est tombé dans un excès contraire à l'excès de jadis.

Parviendra-t-on un jour à introduire de la mesure dans les règles de travail des agents ambulants? Cela ne semble pas impossible.

Il y aurait lieu, à notre avis :

1° D'élargir l'amplitude maximum de deux heures et la porter à quatorze heures, en fixant l'amplitude moyenne à douze heures;

2° De réduire à douze heures les repos à la résidence;

3° De calculer la moyenne journalière de travail sur un laps de temps plus long que la période, sur trente jours, par exemple;

4° De distinguer formellement la simple présence du travail effectif de façon à ne pas les compter de la même manière.

Il semble d'ailleurs qu'on se soit aperçu, en haut lieu, des graves défauts qui entachent l'application de la loi de huit heures. Déjà, dans le courant de l'année dernière, des projets de modifications ont été agités; aucun d'eux n'a vu le jour jusqu'à présent, mais voici, à titre d'indication, le schéma d'une réglementation nouvelle qui serait insérée dans un projet de décret dont l'organe de la Fédération, la *Tribune des Cheminots*, donnait le texte dans son numéro du 15 mai 1921.

Projet de Décret — Réglementation du Travail

I. — *Travail journalier moyen.* — Huit heures par jour de moyenne calculée sur un mois du calendrier (déduction faite des jours de repos, congés ou maladie).

II. — *Travail journalier maximum.* — Dix heures. Mais la moitié au moins des journées entre deux grands repos périodiques doivent avoir au plus neuf heures.

III. — *Nombre de jours de travail entre deux grands repos périodiques.* — Dix au maximum.

IV. — *Travail entre deux grands repos périodiques, en heures.* — Au maximum huit fois et demie le nombre de jours du calendrier compris entre les grands repos périodiques. (Sous réserve de repos complémentaires pour ramener à huit heures la moyenne mensuelle. Ces repos complémentaires

n'intervenant pas dans le décompte des jours de repos.)

V. — *Amplitude*. — Quatorze heures. Mais, entre deux grands repos périodiques, la moitié des jours, au moins, ne doit pas avoir plus de douze heures. Faculté de porter l'amplitude à treize heures tous les jours pour les services sans découchers. S'il y a réserve en gare, l'amplitude peut être augmentée d'un temps égal aux deux tiers du temps de réserve, sans dépasser dix-huit heures.

VI. — *Réserve en gare*. — Comptée pour un tiers seulement, comme travail effectif (sauf si l'agent a été occupé ou peut être occupé à un travail quelconque; elle est alors comptée entièrement comme travail).

VII. — *Petit repos*. — Doivent être supérieurs à une heure et demie. Les intervalles d'une heure et demie et au-dessous sont comptés comme travail.

VIII. — *Repos à la résidence*. — Douze heures au moins. Mais, entre deux grands repos périodiques, il doit y avoir au moins trois repos de douze à quatorze heures. Le repos journalier à la résidence est réduit à onze heures pour les services sans découcher.

IX. — *Repos hors résidence.* — Neuf heures. Faculté de descendre à huit heures si le repos avant et le repos après sont pris à la résidence. Pas plus de deux repos consécutifs hors résidence.

X. — *Grand repos périodique.* — Trente-six heures. Réduit à trente-cinq heures pour les services sans découcher. Doit comprendre un jour entier, de 0 à 24 heures portant sur deux nuits, la première commençant avant 24 heures, la deuxième finissant après 5 heures. Deux, trois journées entières du calendrier donnent des repos doubles, triples.

Il ne doit pas y avoir plus de dix jours sans grand repos périodique, et, dans un trimestre, sans interruption de service, il faut au moins douze repos dont deux ou trois peuvent être réunis pour donner des repos doubles ou triples.

XI. — *Repas.* — Doivent être prévus d'une durée de trente minutes après six heures au plus de travail, dans les tournées dépassant huit heures.

Ce projet, qui modifie l'amplitude, le calcul de la moyenne, la durée du repos à la résidence, s'écarte aussi des règles d'égalité stricte que nous avons critiquées.

D'après les applications théoriques que nous en avons faites, il permettrait de faire produire largement sept heures trente par jour. Ce serait un réel progrès sur l'état de choses actuel.

On parle encore, en ce moment, de modifications imminentes auxquelles songerait le Ministre des Travaux Publics; nous ne savons quelle sera la réglementation prochaine; il est à présumer que les dispositions contenues dans le projet ci-dessus seront adoptées en grande partie; nous les croyons susceptibles d'apporter enfin une mesure raisonnable aux conditions de travail des agents des trains.

Vu :
Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et lu :
Le Président de Thèse,
EDGARD ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
P. APPELL.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Difficultés spéciales à poser des règles du travail des agents ambulants	5
Le régime des Circulaires ministérielles	11
L'Arrêté du 4 novembre 1899 et les modifications qu'il a subies	27
L'Arrêté du 28 mai 1914	54
La guerre	59
L'application de la journée de 8 heures aux agents des trains	61
L'Arrêté du 24 avril 1919. Les Commissaires paritaires, leurs travaux, leurs conclusions	67
L'Arrêté du 8 novembre 1919	77
Article premier	78
Article 2	83
Article 3	102
Article 4	116
Article 5	119
Article 6	144
Article 7	146
Article 8	149
Article 9	160
Article 10	166
Le contrôle du travail. Historique	167
L'organisation actuelle du contrôle du travail	171
Critique des règles de l'Arrêté ministériel du 8 novembre 1919 et projets de réforme	179





